

# intercom

august 1969 août

PERIODICALS READING ROOM  
(Humanities and Social Sciences)



## HOLIDAYS IN CANADA'S NORTH

Des vacances  
dans le Nord canadien

CAI IA  
I57



# intercom

Volume XII Number/Numéro 4 August 1969 Août

Editor/Rédactrice en chef: Mona C. Ricks

INTERCOM is a staff magazine published by the Information Services Division, Ottawa, and issued under the authority of the Honourable Jean Chrétien, Minister of Indian Affairs and Northern Development.

INTERCOM, revue des employés du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien, est publiée à Ottawa par les Services d'information du ministère, avec l'autorisation de l'honorable Jean Chrétien, ministre.

© Crown Copyrights reserved

© Droits de la Couronne réservés

COVER: Hunting trips into the North have become quite popular. Armed with hunting rifles equipped with telescopic sights, and wearing heavy boots and warm clothing, the hunters seen in the cover picture are scanning the country from a mountain top in the Backbone Range of the Mackenzie Mountains, overlooking the Keele River, Northwest Territories. Another popular holiday pursuit in the North is a trip by skidoo across the snow covered terrain. In the photograph on page 1, The Right Hon. Roland Michener, Governor General of Canada, is seen riding a komatik (a heavy Eskimo sled), pulled by an Eskimo guide in a skidoo. The Governor General explored Grise Fiord during his recent visit to the North. (Page 1 picture taken by Dwight E. Dolan, Information Services.)

COUVERTURE: Les excursions de chasse se font de plus en plus nombreuses dans le Nord. Armés de fusils de chasse munis de viseurs télescopiques, chaussés de bottes épaisses et couverts de vêtements chauds, les chasseurs photographiés en page couverture scrutent l'horizon du sommet d'une montagne de la chaîne Backbone, dans les monts Mackenzie, au pied desquels coule la rivière Keele, dans les Territoires du Nord-Ouest. Les randonnées en motoneige constituent un autre sport qui gagne en popularité dans le Nord. Sur la photographie de la page 1, on peut voir le très honorable Roland Michener, gouverneur général du Canada, dans un komatik (lourd traîneau esquimau) tiré par une motoneige que conduit un guide esquimau. Le gouverneur général a visité Grise Fiord au cours de sa récente tournée dans le Nord. (Photo de la page 1: Dwight E. Dolan, Services d'information.)



## CONTENTS / SOMMAIRE

- |   |  |
|---|--|
| 2 From the Deputy Minister<br>De la part du sous-ministre | 14 Take a Special Excursion to the Near North<br>Faites une excursion dans les régions proches du Nord |
| 3 Holidays in Canada's North                              | 15 Canoe Routes in Ontario<br>Routes de canotage en Ontario  |
| 5 Holiday Adventure in the Eastern Arctic                 | 16 Avalanche Control in the National Parks   |
| 6 Vacances et aventure dans l'est de l'Arctique           | 17 Prévention des avalanches dans les parcs nationaux  |
| 8 Travel in the N.W.T.                                    | 23 IAND Bookshelf  |
| 9 Les voyages dans les T. du N.-O.                        | 24 Staff News<br>Nouvelles du Personnel  |
| 12 Discover the Yukon                                     |  |
| 13 A la découverte du Yukon                               |  |



## From the Deputy Minister

The era of the jumbo jets is upon us. They will be on international air routes in 1970, contributing further to the mobility of people between continents. They will reduce the cost of air travel, and make it possible for more people to fly to places hitherto accessible only to explorers or the very wealthy.

Within a few years we can look forward to these same jumbos landing at remote airstrips in the Yukon, Northwest Territories, and the Eastern Arctic, depositing 500 tourists at a time. The territorial governments have already given consideration to accommodating this influx of tourists, eager to escape crowded resorts and highways, and to experience life in Canada's northland. We in the Department must also contribute.

For all of us, the developing northern tourist industry has many implications. When these big jets fly north the stay of the tourist must be made a pleasant and memorable one. This means that we and our colleagues in the private sector must continue to develop an interest in the Canadian North, establishing a warm and hospitable image, and appreciating what the industry can do for Canada.



Deputy Minister of Indian Affairs and Northern Development

## De la part du sous-ministre

Nous sommes à l'ère des puissants avions à réaction qui, dès 1970, desserviront les voies aériennes internationales augmentant ainsi la mobilité des peuples entre les continents. La réduction du coût des voyages par avion permettra au grand public de visiter des régions jusque-là accessibles aux seuls explorateurs ou aventuriers fortunés.

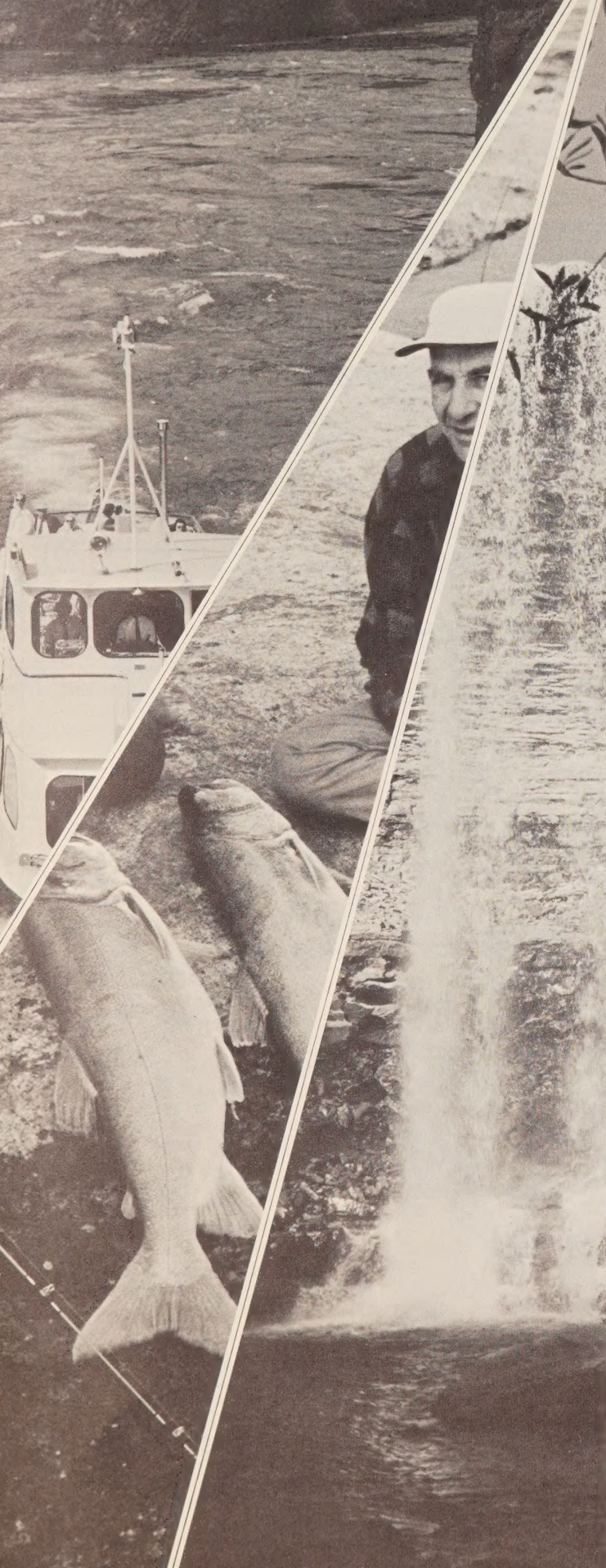
Dans quelques années, ces mêmes avions géants atterriront sur les bandes d'aviation isolées au Yukon, dans les Territoires du Nord-Ouest et dans l'est de l'Arctique, y déposant 500 touristes à la fois. Les gouvernements territoriaux ont déjà songé à prendre des mesures pour loger ces touristes impatients d'échapper aux endroits de villégiature et aux chemins encombrés, afin de goûter à la vie du Nord canadien. Le Ministère doit aussi faire sa part.

Pour nous tous, l'essor de l'industrie touristique dans le Nord entraîne maintes conséquences. Le touriste qui descend du gros avion à réaction dans le Nord doit y faire un séjour agréable et mémorable. Cela signifie que nous et nos collègues du secteur privé devons continuer à soulever l'intérêt pour le Nord canadien, en peindre une image accueillante, tout en nous rendant compte de ce que l'industrie peut faire pour le Canada.

A stylized, handwritten signature in dark ink, consisting of a large, flowing 'A' followed by several loops and ending in a period.

Le sous-ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien





## Holidays In Canada's North

### DES VACANCES DANS LE NORD CANADIEN

The Canadian north has bedazzled explorers and adventurers for centuries. Some have reached their goal, others failed, for many it is their final resting place. Today, armed with modern technology and science, a new breed of explorer is travelling north. He will establish industries and powerful communication centres; pushing back the fabled "last frontier"; contributing to Canada's industrial and economical expansion.

Stories of Canada's mineral wealth, and the lure of the unknown, are still a challenge to man. The steady flow of tourists, carrying fishing rods, rifles, and cameras, answer this challenge.

In this issue of INTERCOM are stories and photographs of travel in the Canadian north from east to west. For those who want to enjoy more of Canada's vast landscape—Travel North—to where there is a world of unforgettable scenery.

Le Nord canadien mystifie l'explorateur et l'aventurier depuis des siècles. Certains ont atteint leur but, d'autres n'y parvinrent pas, beaucoup ne revinrent jamais. Aujourd'hui, armés de technologie et de science moderne, une nouvelle lignée d'explorateurs envahissent le Nord. Ils y établiront des industries et des centres puissants de communication. Ils repousseront la fameuse «frontière ultime», contribuant ainsi à l'expansion économique et industrielle du Canada, en se servant de la science et de la technologie modernes.

Les articles faisant valoir la richesse du potentiel minier du Canada et suscitant l'attrait de l'inconnu soulignent constamment le défi qui se pose à l'homme. Ce défi, ce sont les touristes munis de leurs cannes à pêche, armes à feu et appareils photographiques qui le relèvent.

Le présent numéro d'INTERCOM offre des histoires et des photographies du Nord canadien de l'est à l'ouest. Quant à ceux qui désirent jouir encore plus du vaste paysage canadien—qu'ils voyagent dans le Nord, où ils découvriront un monde inoubliable.







# Holiday Adventure in the Eastern Arctic

Don Pruden  
Northern Tourist Development

Before the last two decades, Eskimo hunters, scattered across the tundra and frozen North, knew little of the white man's ways, still less of his language. Today he is a vital link in the extension of Northern tourism and his land the centre of travel interest.

For the Department of Indian Affairs and Northern Development, tourism in the Arctic has become a major concern, involving the development of hunting and fishing lodges and other holiday facilities.

## Accommodation

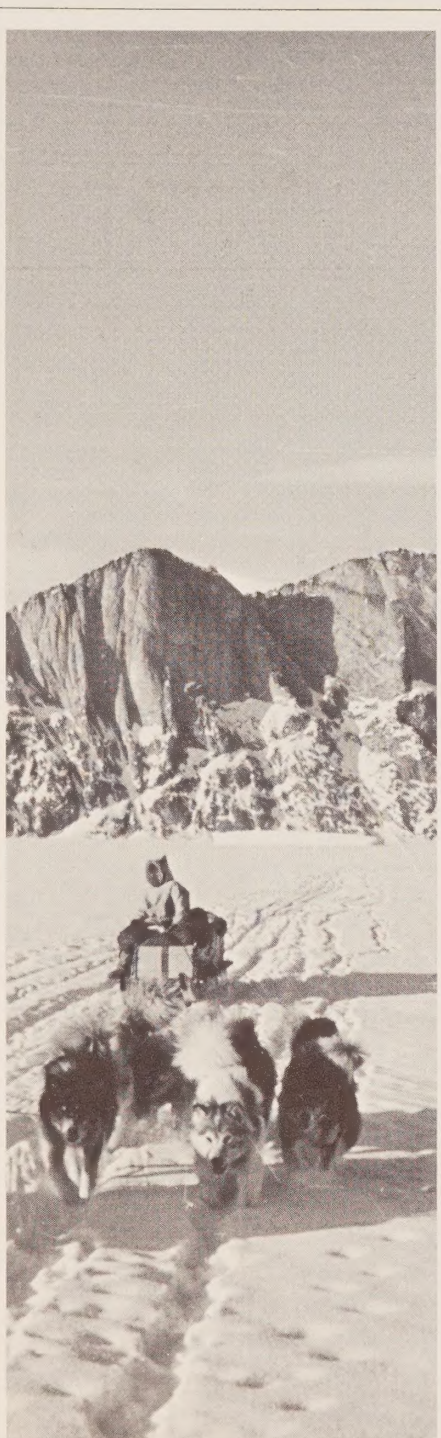
Various methods have been used to reach the Department's tourist objectives. Perhaps the most significant was the establishment of tourist camps at Baker Lake, Whale Cove, and Rankin Inlet in the eastern Arctic. Realizing it would be difficult to interest private investors in Arctic tourism without first showing what was possible, the Department operated these camps from one to three years until private entrepreneurs took over.

At Baker Lake, approximately 450 miles north of Churchill, at the end of Chesterfield Inlet, the camp is owned by Vern Jones of Rainy Lake Air Services Limited, Fort Francis, Ontario, and is run in conjunction with a fishing camp on Chantry Inlet. Twenty guests can be accommodated at Baker Lake and 14 at Chantry Inlet. Both camps offer char, trout, and grayling fishing. At Baker Lake it is necessary to camp out overnight at area fishing sites.

The camp at Rankin Inlet has stimulated tourist interest to such an extent that several private operators will be establishing camps in the area this year. Ches Russell, a former employee of this Department who retired in May, has applied for a hotel licence there. Mr. Russell plans to open a 40 bed hotel this fall and use Rankin Inlet as an operation base for sports fishermen.

Al Reid, of Keewatin Arctic Camps Limited, is establishing a 40 bed sports fishing lodge at Henik Lake in the southern Keewatin Region. The company is also building a 5,000 foot airstrip there and expects to be in full operation during the 1970 Northwest Territories centennial year. This camp will offer onsite lake trout and grayling fishing, with side trips to Arctic char fishing grounds. Eskimo staff are now being trained in the south to take over the operation of the camp.

The Whale Cove camp, located 270



*Once a familiar sight in the North, dog teams are being replaced by mechanized transport.*

*Autrefois assuré par des chiens de trait comme ci-dessus, le transport se fait maintenant de plus en plus par des moyens mécaniques.*

air miles north of Churchill on the west coast of Hudson Bay, was operated by the Department for one year, and has been taken over by Gods Lake Lodge Limited from Manitoba. The company plans to train Eskimo guides and cooks to operate the camp. Staff recruits from the Whale Cove area will be trained at the Lodge by experienced staff, preparatory to operating the camp under the supervision of an experienced white manager. Whale and seal hunting, and char, trout, and grayling fishing are the main sports attractions. Summer transportation is by chartered float plane only, but the construction of an emergency air strip is planned for this summer.

Willie Imudluk, owner and operator of Ilkalu Lodge, situated on Ford Island, 1,100 miles north of Montreal in the majestic George River, is entering his fourth successful season. The sole Eskimo entrepreneur in the Eastern Arctic, he worked for the Hudson's Bay Company for 20 years prior to starting his own business. Mr. Imudluk, who does not speak English, employs a white man as an interpreter and hires a white cook from the south. The cook has been training Eskimo staff to take over the kitchen completely.

For the past four years Eskimo guides, used at the Arctic tourist camps, have been trained on the George River at Ilkalu Lodge. This year, in co-operation with the Department, the Lodge will be running an eight week guide training course for Eskimos coming from the Belcher Islands.

Ilkalu Lodge offers sea, brook, and lake trout, Arctic char and salmon fishing, also whale, seal, and caribou hunting. The season runs from July 1 to September 30. The main lodge features a fireplace and homemade sealskin covered furniture. Log sleeping cabins, electricity, freezing facilities, bar, radio equipped seagoing cruiser, two outcamps, and various streams and lakes within a few hours boat ride from the main lodge. Those wanting to stay close to camp can experience excellent fishing 30 feet from their cabin door. Mr. Imudluk plans to open an additional outcamp this year, some 50 miles inland from the main lodge. Salmon fishing will be the main feature.

In Coral Harbour the Eskimo Housing Association has renovated 10 small houses as housekeeping cabins. The camp can accommodate up to 50 people. There are boats available for rent and guests can cruise in the area looking for walrus to photograph, whales to hunt, and Arctic char to fish.

*Contd. on page 7*



# Vacances et aventure dans l'est de l'Arctique

Don Pruden  
Essor du tourisme dans le Nord

Avant les deux dernières décennies, les chasseurs esquimaux disséminés le long de la toundra et des étendues gelées du Nord connaissaient peu les coutumes de l'homme blanc, encore moins sa langue. De nos jours, les Esquimaux constituent le lien vital pour l'essor du tourisme dans le Nord, et leur territoire est devenu un centre d'intérêt touristique.

Pour le ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien, le tourisme dans l'Arctique constitue maintenant une préoccupation majeure, comportant la construction de chalets de chasse et de pêche et d'autres installations pour les vacanciers.

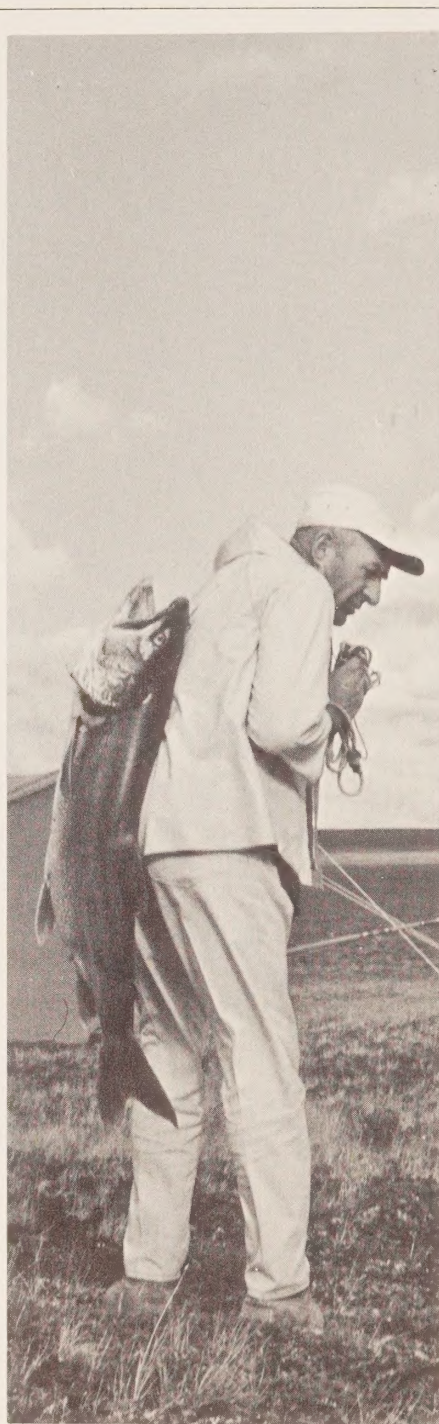
## Logement

Le Ministère s'est servi de diverses méthodes pour favoriser, comme il se le proposait, l'essor du tourisme. L'étape la plus importante fut peut-être franchie lors de la construction de camps pour touristes à Baker Lake, Whale Cove et Rankin Inlet, dans l'est de l'Arctique. Se rendant compte qu'il pouvait difficilement intéresser les investisseurs privés au tourisme dans l'Arctique avant d'avoir démontré les possibilités à cet égard, le Ministère a administré les camps pendant trois ans, jusqu'à ce que des entrepreneurs privés s'en occupent.

A Baker Lake, localité située au fond de l'inlet Chesterfield, à 450 milles environ au nord de Churchill, le camp appartient à Vern Jones, attaché à la *Rainy Lake Air Services Limited*, de Fort Francis (Ontario). Le chalet est exploité conjointement avec un camp de pêche établi dans l'inlet Chantrey. Vingt invités peuvent loger à Baker Lake, tandis que le camp de Chantrey peut en recevoir 14. Les deux camps offrent la pêche à l'omble, à la truite et à l'ombre commun. A Baker Lake, il faut passer la nuit à l'extérieur, dans les territoires de pêche.

Le camp de Rankin Inlet a stimulé à tel point l'intérêt des touristes que plusieurs administrateurs privés y établiront des camps dès cette année. Ches Russell, ancien employé du Ministère qui a pris sa retraite en mai, a fait une demande de permis d'hôtel à cet endroit. M. Russell projette d'ouvrir, cet automne, un hôtel de quarante lits, Rankin Inlet devant servir de pied à terre aux amateurs de pêche.

Al Reid, de la société *Keewatin Arctic Camps Limited*, est à établir une auberge de 40 lits pour les amateurs de pêche à Henik Lake, dans le sud du Keewatin. La société construit aussi une bande d'avia-



*Lake trout this size are not an uncommon sight in the North. This happy fisherman is carrying his catch back to Ilkalu Lodge, Ford Island.*

*Il n'est pas rare que l'on pêche des truites grises de cette grosseur dans le Nord. Ce pêcheur rapporte sa prise à Ilkalu Lodge, dans l'île Ford.*

tion de 5,000 pieds qui fonctionnera à capacité pour 1970, année du centenaire des Territoires du Nord-Ouest. Le camp offrira sur les lieux des possibilités de pêche à la truite grise et à l'ombre commun. Des excursions seront organisées pour ceux qui désirent se rendre à des territoires de pêche à l'ombre arctique. Un personnel esquimau est actuellement en formation dans le Sud; il s'occupera de l'exploitation du camp.

Le camp de Whale Cove, localité située à 270 milles aériens au nord de Churchill, sur la côte ouest de la baie d'Hudson, qui a été exploité par le Ministère pendant un an, est maintenant la propriété de la *Gods Lake Lodge Limited*, du Manitoba. La société se propose de former des guides et des cuisiniers esquimaux qui s'occuperont du camp. Le personnel recruté dans la région de Whale Cove sera formé à l'auberge par un personnel expérimenté. Le camp sera ensuite exploité par un directeur blanc ayant de l'expérience. La chasse à la baleine et au phoque ainsi que la pêche à l'omble, à la truite et à l'ombre commun constituent les principaux points d'attraction. Pendant l'été, le seul moyen de transport possible est l'hydravion nolisé; toutefois, on prévoit pour cet été la construction d'une bande d'aviation d'urgence.

M. Willie Imudluk, propriétaire et administrateur d'Ilkalu Lodge, située dans l'île Ford, à 1,100 milles au nord de Montréal, sur les bords de la majestueuse rivière George, entreprendra sa quatrième année d'exploitation. Seul entrepreneur esquimau de l'est de l'Arctique, il fut à l'emploi de la Compagnie de la Baie d'Hudson pendant vingt ans avant de fonder son entreprise. M. Imudluk, qui ne parle pas l'anglais, emploie un homme blanc, qui lui sert d'interprète, et un cuisinier blanc du Sud. Ce dernier forme un personnel esquimau qui s'occupera bientôt de la cuisine.

Au cours des quatre dernières années, les guides esquimaux qui travaillent pour le compte des camps touristiques de l'Arctique, ont été formés à la rivière George. Cette année, Ilkalu Lodge donnera, en collaboration avec le Ministère, un cours de formation de huit semaines pour les guides esquimaux de Belcher Island.

Ilkalu Lodge offre des possibilités de pêche à la truite de mer, à la truite de ruisseau et à la truite grise, à l'omble arctique, au saumon, ainsi que la chasse à la baleine, au phoque et au caribou. La saison dure du 1<sup>er</sup> juillet au 30 septembre. Le chalet principal possède un foyer et



des meubles maison recouverts de peau de phoque. On y trouve aussi des cabines de bois rond, où l'on peut passer la nuit, des lampes électriques, des congélateurs, un yacht muni d'un bar et de matériel de radio permettant d'aller en mer, ainsi que deux camps à l'extérieur. Plusieurs cours d'eau et lacs ne se trouvent qu'à quelques heures de bateau du chalet principal. Ceux qui désirent demeurer près du camp, pourront faire une excellente pêche à trente pieds de leur cabine. M. Imudluk projette d'ouvrir, dès cette année, un autre camp à l'extérieur, à 50 milles de l'auberge. La pêche au saumon constituera l'activité principale.

A Coral Harbour, l'Association de logement des Esquimaux a rénové 10 petites maisons, les transformant en cabines. Le camp peut loger jusqu'à 50 personnes. On y loue des bateaux et les invités peuvent parcourir la région pour photographier des phoques, chasser la baleine et pêcher l'omble arctique.

### Transport

Le transport s'est beaucoup amélioré, dans l'Arctique, au cours de l'année passée. La compagnie Nordair dessert le Nord avec des avions à réaction reliant Montréal et Fort-Chimo, Frobisher Bay, Hall Beach et Resolute Bay. Un avion turbo-propulsé de la TransAir part chaque jour de Winnipeg à destination de Churchill, et la *Pacific Western Airlines* dessert Yellowknife et des endroits plus au nord. Les principaux centres de l'Arctique sont desservis par un plus grand nombre d'avions nolisés de classe supérieure. M. Weldy Phipps, attaché à la Société *Atlas Aviation*, administre, à Resolute Bay, une flotte d'avions nolisés qui se rendent dans les régions les plus éloignées du Nord. M. Phipps atterrit souvent sur la glace du pôle, où il laisse des passagers.

Récemment, les directeurs du *Admiral Richard E. Byrd Polar Centre*, à Boston, ont projeté un voyage dans l'Arctique. Le groupe poursuit les études scientifiques entreprises par l'amiral Byrd. Cent membres visiteront l'Arctique canadien cette année, lors d'un voyage de trois semaines. Voyageant en groupes de vingt, ils partiront de Montréal et visiteront Fort-Chimo, Ilkalu Lodge, Frobisher Bay, Hall Beach, Coral Harbour et Resolute Bay. Ils voleront ensuite au-dessus du pôle, avant de retourner vers le sud, à Churchill puis à Winnipeg. Ils comptent prendre un avion DC-4, lorsque la chose sera possible, et prendre des hydravions lorsqu'il le faudra. C'est la première fois qu'une excursion de groupe de cette envergure est organisée dans l'est de l'Arctique. Il a fallu une planification considérable pour en assurer le succès. Dans de nombreux centres visités, les groupes seront accueillis par des chasseurs esquimaux.

Il y a vingt ans, les Esquimaux vêtus de

peaux et de fourrures savaient peu de chose de l'homme blanc et de sa culture. Ils connaissent maintenant le visiteur du Sud, et nombreux sont ceux qui comprennent la langue étrangère du visiteur. Ce sont des gens dignes et intelligents, chaleureux, courageux et pleins de vitalité. Leurs yeux sont perçants et leur humour, vif mais silencieux. Ils s'éloignent du visiteur bruyant et continuent leur chemin, mais ils viennent immédiatement à l'aide du visiteur qui fait preuve d'amitié. Le touriste qui voyage dans le Nord pourra se mêler aux Esquimaux, mais il aura aussi l'occasion de faire une des meilleures pêches possible au monde. Le photographe sera enchanté et le naturaliste y trouvera un paradis. L'Arctique est l'une des régions sauvages les moins endommagées au monde. La variété du relief montagneux, la vaste toundra, les immenses lacs et rivières, les milliers de fleurs sauvages et de glaciers contribuent à faire de l'Arctique une contrée merveilleuse. A chaque endroit, le touriste trouvera l'hospitalité, parfois des étalages d'artisanat. Ceux qui aiment l'aventure, les promenades en traîneau et en moto-neige, les randonnées en canot, en bateau Peterhead, en avion, en navire et en hélicoptère trouveront amplement satisfaction. C'est la TERRE DE L'AVENTURE... en plein vingtième siècle. ⊕



Overlooking Lake Nippisar at Rankin Inlet is this camp for anglers.

Ce camp bien aménagé à l'intention des pêcheurs domine le lac Nippisar, dans l'inlet Rankin.

Contd. from page 5

### Transportation

Transportation has improved considerably in the past year in the Arctic. Nordair services the North by jet from Montreal to Fort Chimo, Frobisher Bay, Hall Beach, and Resolute Bay. TransAir operates turbo prop jet service daily from Winnipeg to Churchill, and Pacific Western Airlines serves Yellowknife and points north. And, more and better air charter service is available in most of the major Arctic centres. Weldy Phipps, of Atlas Aviation, operates a charter company out of Resolute Bay which flies the farthest North. Mr. Phipps frequently lands people right on the ice at the pole.

Recently the Directors of the Admiral Richard E. Byrd Polar Centre in Boston planned a trip to the Arctic. The group is dedicated to further the scientific studies of Admiral Byrd. One hundred of the members will visit Canada's Arctic this year on a three week trip. They will travel in groups of 20, and starting from Montreal, visit Fort Chimo, Ilkalu Lodge, Frobisher Bay, Hall Beach, Coral Harbour, Resolute Bay, and fly over the pole before returning south to Churchill and Winnipeg. They expect to use a DC 4 aircraft wherever possible and float planes where necessary. This is the first time a group tour of this size has attempted to travel in the Eastern Arctic. Considerable planning has been necessary to ensure success. In many of the centres visited by the group, Eskimo hunters will act as hosts.

Two decades ago the hide and fur clad Eskimo knew little of the white man and his culture. They know the southern visitor now, many understand the visitor's alien language. They are people of dignity and intellect, warm heartedness, courage, and endurance. They are people with perceptive eyes and ready, quiet wit. They withdraw from the boisterous visitor and go their own way, but quickly help the visitor they feel to be a friend. Tourists travelling North, in addition to mingling with the Eskimo people, will experience some of the best fishing in the world, a photographer's delight, and a paradise for naturalists.

The Arctic is one of the last untouched wilderness areas in the world. Variations of mountain ranges, flat tundra, immense lakes and river, thousands of wild flowers and icebergs, all add up to make "The Beautiful Arctic." Every community visited by a tourist offers hospitality, most display handicrafts; and for the adventurer, there are dogsled and skidoo rides, and travel by canoe, Peterhead boats, airplane, ship, and helicopter. It is THE LAND OF ADVENTURE in the twentieth century. ⊕



# Travel in the N.W.T.

Were you to mention the Northwest Territories a decade ago, images of bearded prospectors, Eskimo people bravely living off the land, and the red-coated Mountie keeping order, would come to mind—but never the kind of place for a family holiday.

The N.W.T. is indeed a land of vast, harsh expanses, and of conditions which constantly challenge man. But it is no longer an alien land. Its challenges are met and turned aside by man and machine, and thousands of visitors are booking annual ringside seats at one of Canada's unforgettable spectacles—the opening of a new era in the north.

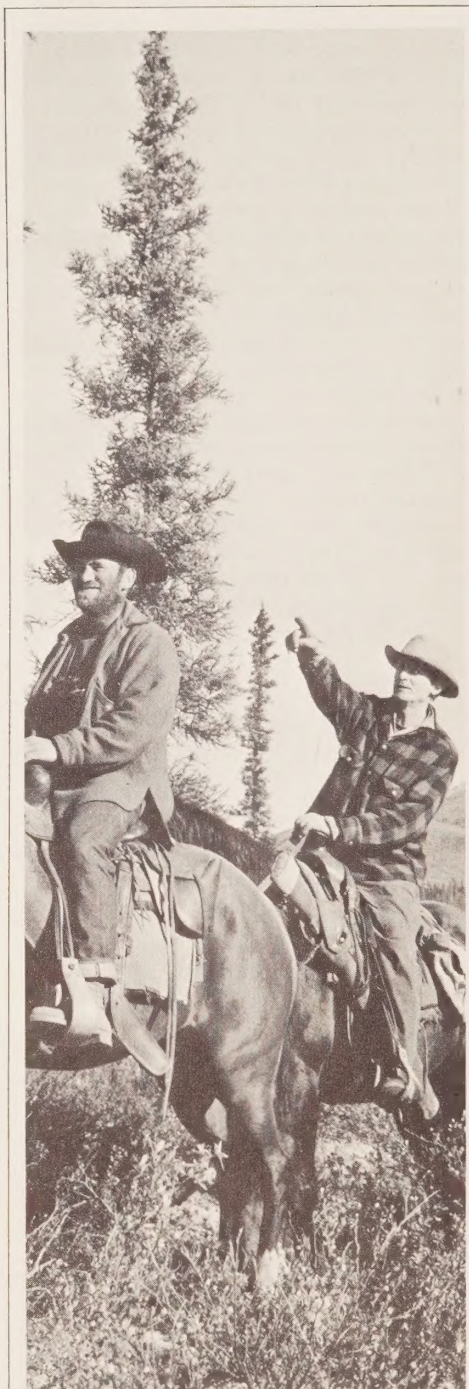
The whine of giant freight aircraft engines and the clatter of helicopter rotors, are the new sounds of the north. Growling bulldozers and earthmoving machines are carving roads through the tundra, forest, and the Precambrian Shield, and drilling rigs reach high into the Arctic horizon.

As more and more visitors travel northern Canada the bleak expression, "The Frozen North" no longer applies. Vacationers are only now beginning to discover Canada's Arctic, almost 400 years after Martin Frobisher's unspectacular visit (a native hunter shot him in the behind with an arrow) Approximately 1¼ million square miles, it occupies more than one third of Canada. Its resources are vast: oil and minerals, virgin forests, and the world's largest reservoir of fresh water. Yet its people are few (32,000) and development is just starting.

Hunting and fishing in the Northwest Territories are major holiday attractions, but the handicrafts of the Eskimo and Indian people provide a glimpse of the native culture.

Newcomers to the Arctic will find the old world of the homesteader blending with a new urban way of life. Industries and settlements in remote areas have been established in a demanding climate, challenging man's energy and ingenuity. Most of all, the newcomer will find a revolution in the technologies of commerce, transport, and communications. The Arctic is a land where trucks often travel only in winter, and boats wait for summer; where the school bus may be an airplane and groceries are delivered by ship; where neighbours chat by microwave; where winter may have no sun and midsummer no darkness; where a cold day can be 60 below zero, and a hot one sizzling above 90.

To meet future tourist demands, the N.W.T. government is undertaking a



*These hunters are tracking big game in the Mackenzie Mountains, N.W.T., home of North America's finest trophy hunting.*

*Ces chasseurs poursuivent le gros gibier dans les monts Mackenzie (T.N.-O.), d'où proviennent les plus beaux spécimens qui aient été prise en Amérique du Nord.*

by Mona C. Ricks, Information Services, from material supplied by the Government of the Northwest Territories, Division of Tourism and Outdoor Recreation.

comprehensive "Overview Survey" of tourism and outdoor recreation. It will include existing facilities and services, wildlife, fishing, and geographic and historical potential.

## Travelling by Car

If you are planning to explore Canada's Arctic by car, be well prepared. This is no trip for the impulse traveller. Service stations are long distances apart, sometimes as much as 100 miles. However, the rewards are considerable. In July and August, the temperature range is usually 50° to 70°, but it can drop to 35°, or shoot up to 85°, which means a suitable range of clothing for the journey.

Mosquitoes and black flies are usually no worse than in southern forest areas, but again it is wise to be prepared with an insect repellent. Otherwise, travel in the Arctic can be as comfortable as elsewhere in Canada.

## Camping

For the camper, there are several well-planned campgrounds and picnic places. Placed at beauty spots along the way they include areas for tenting or trailer parking, sanitary facilities, picnic tables, fireplaces and covered camp kitchens.

If you have your own camping gear you need no reservations. There are no fees at campsites, but be certain you have adequate food and gasoline supplies.

The highways of the Northwest Territories' Mackenzie Route can be a scenic adventure for the camper.

The Mackenzie Highway, an extension of the Peace River Highway network, begins at Grimshaw, Alberta, and stretches 626 miles to Yellowknife, the colorful new capital of the Northwest Territories.

The five major sections of the highway (Hay River Highway, Yellowknife Highway, Ingraham Trail, Fort Smith Highway, and the Pine Point Highway) penetrate some of Canada's most beautiful northland areas.

For the tent, trailer or truck camper, 12 campsites and nine picnic areas are located along the route, provided by the N.W.T. Government Division of Tourism, Department of Industry and Development.

Future development of campsites is mainly dependent on expansion of the Mackenzie Highway system and the den-

*Contd. on page 10*



# Les voyages dans les T. du N.-O.

par Mona C. Ricks, Services d'information. Extrait de la documentation fournie par le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, Division du tourisme et de la récréation de plein air.

Lorsqu'on parlait des Territoires du Nord-Ouest, il y a dix ans, l'on pensait aux prospecteurs barbus, aux Esquimaux menant une existence primitive et à l'agent vêtu de rouge qui faisait respecter la loi, mais jamais à l'endroit idéal où passer les vacances en famille.

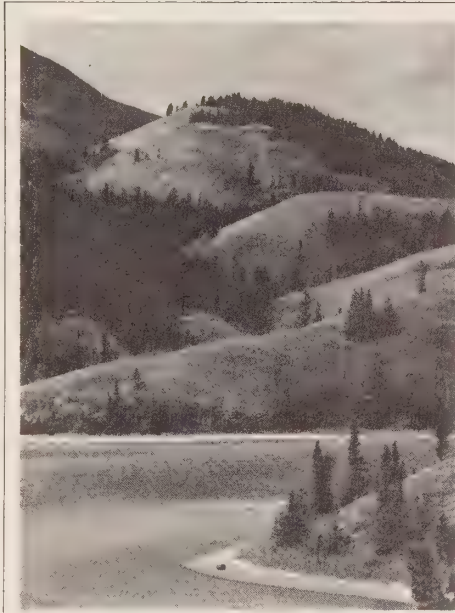
Les Territoires constituent, en effet, un rude et vaste pays dont les conditions présentent à l'homme un défi constant. Il ne s'agit toutefois plus d'une terre étrangère. L'homme et ses machines ont relevé le défi et des milliers de visiteurs obtiennent des places à l'un des spectacles inoubliables au Canada: le début d'une nouvelle ère dans le Nord.

Le vrombissement des gros avions de marchandises et le grondement des hélicoptères sont devenus les bruits familiers du Nord. Les bruyants bulldozers découpent des routes dans la toundra, la forêt et le bouclier précambrien, tandis que les puits de forage dentèlent l'horizon arctique.

Comme les visiteurs se rendent de plus en plus nombreux dans le Nord canadien, l'expression «le Nord gelé» ne s'applique plus. Les vacanciers commencent tout juste, quelque 400 ans après la visite peu spectaculaire de Martin Frobisher (un chasseur indigène lui avait percé le postérieur d'une flèche) à découvrir l'Arctique canadien. La région, qui couvre presque un million et quart de milles carrés, occupe plus du tiers de la superficie du Canada. Ses ressources sont innombrables: pétrole et minerais, forêts vierges, sans oublier le plus grand réservoir d'eau douce au monde. Pourtant, ses habitants sont peu nombreux (32,000), et la mise en valeur démarre à peine.

La chasse et la pêche constituent les principaux attraites des Territoires du Nord-Ouest; toutefois, les travaux d'artisanat des Esquimaux et des Indiens permettent aux visiteurs de s'initier à la culture indigène.

Les nouveaux venus dans l'Arctique découvriront que l'ancien monde de l'autochtone se marie à un nouveau mode de vie urbanisé. Les industries et les établissements des régions éloignées ont été fondés dans un climat exigeant, mettant à l'épreuve l'énergie et l'ingéniosité de l'homme. Le nouveau venu trouvera avant tout une révolution dans les technologies du commerce, du transport et des communications. L'Arctique est un pays où les camions ne voyagent souvent que pendant l'hiver, tandis que les bateaux attendent l'été, où l'autobus scolaire peut être un avion et où la commande d'épicerie est livrée par bateau, où les voisins conver-



(Top) The pastoral scenery of the N.W.T. delights summer visitors. (Bottom) Unloading supplies from a Norseman on Great Bear Lake, N.W.T. for a camping trip.

(Haut) L'été, les visiteurs peuvent admirer les paysages pittoresques des (T.N.-O.). (Bas) Déchargement d'un avion de type Norseman apportant les approvisionnements nécessaires à un voyage de camping au Grand lac de l'Ours (T.N.-O.).

sent sur micro-ondes, où l'hiver peut être sans soleil et la moitié de l'été sans obscurité, où le thermomètre peut indiquer, en hiver, 60 sous zéro et monter au-delà de 90 degrés en été.

Afin de répondre à la demande touristique, le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest effectue une étude générale et complète du tourisme et de la récréation de plein air, qui embrassera les installations et les services existants, la faune, la pêche, ainsi que le potentiel géographique et historique.

## Voyage par la route

Si vous vous proposez d'explorer l'Arctique canadien en voiture, soyez prêts. Ce genre de voyage ne se fait guère sous l'impulsion du moment. Les postes d'essence sont peu nombreux et séparés par de longues distances, atteignant parfois 100 milles. Les satisfactions que l'on en retire sont toutefois considérables. En juillet et en août, la température varie ordinairement entre 50° et 70°, mais elle peut retomber à 35° ou atteindre 85°. Il faut donc apporter des vêtements en conséquence.

Les moustiques et les mouches noires ne sont pas plus nombreux que dans les forêts du Sud, mais encore là, il est sage de se munir d'insecticides. S'il est bien préparé, un voyage dans l'Arctique sera aussi confortable que n'importe où ailleurs au Canada.

## Camping

Plusieurs terrains de camping et de pique-nique bien planifiés sont à la disposition du campeur. Ils sont situés à des endroits particulièrement attrayants en bordure de la route. Ils comportent des espaces où installer une tente ou une remorque, des installations sanitaires, des tables de pique-nique, des foyers et des abris-cuisines.

Si vous possédez votre propre matériel de camping, il n'est pas nécessaire de faire de réservations. Les terrains de camping sont gratuits; assurez-vous, toutefois, d'avoir des provisions suffisantes de nourriture et d'essence.

Les chemins du réseau routier du Mackenzie dans les Territoires du Nord-Ouest, réservent aux campeurs une aventure pittoresque.

La route Mackenzie, prolongement de la route de la rivière de la Paix, commence à Grimshaw (Alberta) et franchit 626 milles jusqu'à Yellowknife, pittoresque

Suite à la page 11



sity of tourist traffic. Currently, work is underway on the extension and completion of the Mackenzie Highway to Trout River and Fort Simpson. This section of the route is expected to be open by the fall of 1970.

The Ingraham Trail, originally scheduled to open up the many small lakes east of Yellowknife has been completed to Tibbit Lake, approximately 40 miles east of Yellowknife.

At Pontoon Lake, 17 miles down the Ingraham Trail, there is a day use area with picnic tables and toilets, and at Prelude Lake a campsite is reached via an access road, one and half miles from the Trail.

All N.W.T. campsites have potable water close at hand, kitchen facilities, and wood for fireplaces. Located at the 60th Parallel on the border between the N.W.T. and Alberta, is the Northwest Territories' Visitor Service Centre, with a large reception centre where visitors can enjoy a cup of coffee or a cold drink. Travel literature is also available. The Centre is open 14 hours a day, seven days a week, from June to early September.

Augmenting the development of campsites and day use areas along the Mackenzie route are recreational areas developed by local residents. In the past two years this development has included fishing lodges at Prelude Lake on the Ingraham Trail, at Stagg Lake, Campbell Lake, and along Great Slave Lake.

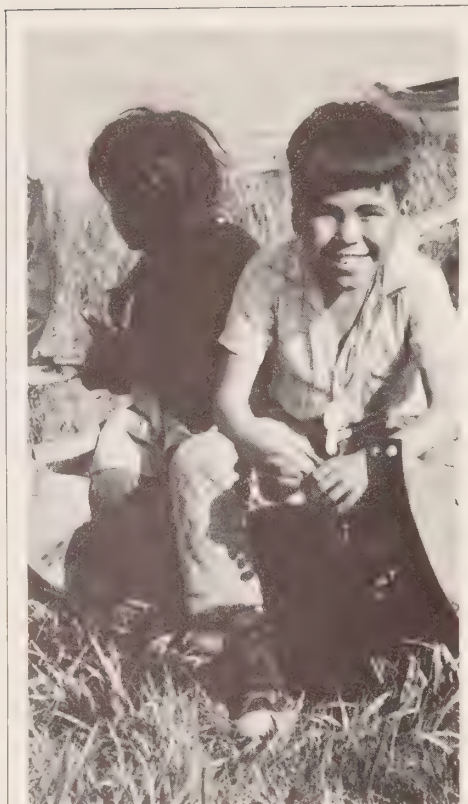
An over-all development plan, designed to provide fully serviced campgrounds in specific areas, and new semi-serviced campsites at points of interest in scenic areas, is underway. New day use areas and picnic sites are included in the plan.

## Fishing

Some of the happiest sport fishermen return home from Canada's Arctic Northwest Territories.

With up to 24 hours of sunshine a day, and waters never fished, the traditional tall tales of fabulous fishing are suddenly believable.

Imagine a 60 pound lake trout! A fair number have been landed up in the N.W.T., and thirty to 40 pounders are quite common. Unaccustomed to man, fish are plentiful and anyone with a hook and the urge to fish can catch his limit of outsized Arctic char, grayling, northern pike or pickerel—and its open season all year.



(Top) This happy Eskimo boy has been playing in the long grass at Tuktoyaktuk, N.W.T. (Bottom) Alexandra Falls, located along the Mackenzie Highway.

(Haut) Ce jeune Esquimau vient de s'amuser follement dans l'herbe haute de Tuktoyaktuk (T.N.-O.). (Bas) Les chutes Alexandra, près de la route Mackenzie.

There are over 100,000 lakes of all sizes in the Northwest Territories, and connecting streams and rivers. Some of the lakes are as deep as 2,000 feet, and in the cold, northern waters fish are always near the surface.

At Great Bear Lake (larger than lake Erie) widely-separated lodges and tiny settlements cater to the sports fisherman, who frequently land 60 pound lake trout.

A little over two hours in a bush plane, equipped with floats, will put fishermen at one of the commercial lodges at Great Bear where they can hire boats, motors, and a guide. There is a choice of trolling for lunkers, casting, spinning or fly fishing.

The newcomer to Great Bear Lake may well be amazed at the camp facilities. Nearly 1,000 miles away from the nearest paved highway and only a few miles from the Arctic Circle, every modern comfort and convenience can be enjoyed.

During the short fishing season, usually from early June to the middle of September, 24 hours of daylight permits the fisherman to forget the clock and fish when he likes.

It is not hard to get where the fishing is the greatest in the N.W.T. You can drive up the Mackenzie Highway, north from Edmonton, through Peace River, to Hay River and Yellowknife on Great Slave Lake.

Scheduled airlines also bring the holidaymaker to the N.W.T. from Edmonton, Winnipeg, and Montreal. Local charter services continue the journey to the chosen fishing area.

Driving or flying, there are many modern, well-equipped sport fishing camps throughout the Northwest Territories. They offer comfortable cabins or lodge accommodation, meals, guides, boats, motors, and fuel. The all-inclusive cost, with air fare, may run at \$100 a day, or merely a fraction of that if you don't want a complete service package deal.

Whenever you plan to visit the N.W.T. write to: TravelArctic, Yellowknife, where travel information is available for almost any area. ⊕



nouvelle capitale des Territoires du Nord-Ouest.

Les cinq principaux tronçons de la route (route de Hay River, route de Yellowknife, piste Ingraham, route de Fort Smith et route de Pine Point) s'enfoncent dans des régions qui comptent parmi les plus merveilleuses du Canada.

Pour le campeur qui utilise une tente, une remorque ou un camion, 12 terrains de camping et neuf terrains de pique-nique s'échelonnent le long de la route. Ils relèvent du gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, Division du tourisme, ministère de l'Industrie et du Développement.

La multiplication des terrains de camping dépend surtout de l'expansion du réseau routier du Mackenzie et de la densité de la circulation touristique. A l'heure actuelle, les travaux de prolongement et de finition de la route Mackenzie sont en cours dans la direction de Trout River et de Fort Simpson. L'on s'attend que ce tronçon de la route sera ouvert à l'automne de 1970.

La piste Ingraham, qui devait à l'origine donner accès aux nombreux petits lacs situés à l'est de Yellowknife, a été terminée jusqu'au lac Tibbit, à 40 milles environ à l'est de Yellowknife.

Au lac Pontoon, à 17 milles de la piste Ingraham, il existe un endroit, pouvant être fréquenté le jour, muni de toilettes et de tables de pique-nique. Une route d'accès mène au lac Prelude, à un mille et demi de la piste.

Tous les terrains de camping des Territoires du Nord-Ouest sont dotés de sources d'eau potable à proximité, d'installations de cuisine et de bois à brûler. Le Centre d'accueil des visiteurs des Territoires est situé au 60<sup>e</sup> parallèle, à la frontière qui sépare les Territoires et l'Alberta. Les visiteurs peuvent y prendre une tasse de café ou des rafraîchissements. Ils peuvent aussi s'y procurer des brochures touristiques. Le Centre est ouvert 14 heures par jour, sept jours par semaine, à partir de juin jusqu'au début de septembre.

Des aires de récréation aménagées par les résidents s'ajoutent maintenant aux terrains de camping et aux endroits utilisés le jour le long de la route Mackenzie. Au cours des deux dernières années, des camps de pêche ont été aménagés au lac Prelude sur la piste Ingraham, au lac Stagg, au lac Campbell et le long du Grand lac des Esclaves.

On est actuellement à mettre à exécution un plan général d'aménagement

conçu en vue de fournir, à certains endroits, des terrains de camping bien aménagés et d'offrir à divers points d'intérêt des terrains de camping plus rudimentaires. Le plan comprend de nouveaux terrains de pique-nique, ainsi que des aires qui ne seront utilisées que le jour.

#### La pêche

Les pêcheurs qui ont pratiqué leur sport préféré dans l'Arctique canadien reviennent enchantés de leur voyage.

Lorsque le soleil brille pendant 24 heures dans des endroits où personne n'a encore pêché, les fabuleuses histoires de pêche miraculeuse deviennent soudain réalité.

Imaginez une truite grise pesant 60 livres! La chose s'est vue encore assez souvent dans les Territoires du Nord-Ouest et les poissons de trente à quarante livres y sont assez communs. Peu habitués à l'homme, les poissons sont nombreux, de sorte que quiconque possède un hameçon et brûle du désir de pêcher peut prendre un nombre incroyable d'ombles arctiques, d'ombres communs, de brochets ou de dorés du Nord. Les poissons seront de taille peu ordinaire, et la saison dure à l'année longue!

Il existe plus de 100,000 lacs de toutes les grandeurs dans les Territoires du Nord-Ouest, de même que des ruisseaux

et rivières qui les relient les uns aux autres. Certains lacs atteignent 2,000 pieds de profondeur, et dans les eaux froides du Nord, les poissons sont toujours près de la surface.

Au Grand lac de l'Ours (plus grand que le lac Érié), des chalets éloignés les uns des autres et de petits établissements accueillent l'amateur de pêche, qui pourra facilement attraper une truite grise de 60 livres.

Un voyage d'un peu plus de deux heures dans un petit avion muni de flotteurs amènera les pêcheurs à l'un des chalets commerciaux du Grand lac de l'Ours, où ils pourront se procurer bateaux et moteurs et retenir les services d'un guide. Ils pourront y pêcher à la cuiller, au filet ou à la mouche.

Celui qui vient pour la première fois au Grand lac de l'Ours sera probablement fasciné par les installations du camp. A 1,000 milles du chemin pavé le plus proche et à quelques milles seulement du cercle Arctique, l'on peut jouir de tout le confort et de toutes les commodités modernes.

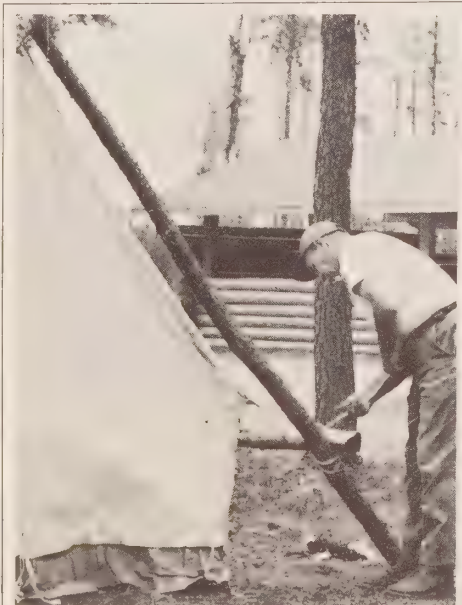
Pendant la courte saison de pêche, ordinairement du début de juin à la mi-septembre, 24 heures de lumière du jour permettent au pêcheur d'oublier l'heure et de pêcher à son goût.

Il n'est pas difficile de se rendre aux endroits où la pêche est à son meilleur dans les Territoires du Nord-Ouest. Vous pouvez emprunter la route Mackenzie au nord d'Edmonton, en passant par la rivière de la Paix, jusqu'à Hay River et Yellowknife, sur le Grand lac des Esclaves.

Des services d'aviation transportent les vacanciers jusqu'aux Territoires du Nord-Ouest, à partir d'Edmonton, Winnipeg et Montréal. Des services locaux nolisés continuent le voyage jusqu'aux terrains de pêche choisis.

Que l'on s'y rende par bateau ou par avion, il existe dans les Territoires du Nord-Ouest de nombreux camps de pêche modernes et bien équipés. On s'y loge confortablement dans des cabines ou des auberges; on peut y obtenir les repas, les guides, les bateaux, les moteurs et l'essence. En tout et partout, il peut vous en coûter, y compris le billet d'avion, \$100 par jour, voire beaucoup moins si vous ne désirez pas tous les services.

Lorsque vous voudrez visiter les Territoires du Nord-Ouest, écrivez à l'adresse suivante: *Travel Arctic*, Yellowknife, où vous pourrez obtenir des renseignements sur à peu près n'importe quelle région ☉



*Camping along the Mackenzie Highway in the N.W.T. is a favourite family holiday.*

*Camper le long de la route Mackenzie, dans les (T.N.-O.), est un sport que de nombreuses familles aiment pratiquer.*



# Discover the Yukon

Mona C. Ricks  
Information Services



(Above) This well-known bridge over the Liard River, Alaska Highway, in the Yukon, is 1,134 feet in length and cost \$3 million. (Right) A view of Slim's River in the Yukon, with the St. Elias Mountains in the background.

(Ci-dessus) Ce pont d'une longueur de 1,134 pieds enjambe la rivière Liard, sur la grande route de l'Alaska, au Yukon. Sa construction a coûté trois millions de dollars. (À droite) Vue sur la rivière Slim (Yukon) qui coule au pied des montagnes Saint-Elie.

Life in the Yukon (the word means *clear waters*) is as exciting today as it was during the mad rush of the Klondike bonanza.

More than twice the size of Britain, its 207,000 square miles are bordered by British Columbia, the Northwest Territories, and Alaska; and its northern tip touches the Beaufort Sea.

Living conditions and travel difficulties made the Yukon unattractive to visitors for many years, until the Alaska Highway opened up the territory in 1942. An all-weather artery, the highway stretches 1,523 miles through bush, mountain, and rugged terrain, servicing cities, towns, and hamlets from Mile "O" at Dawson Creek, British Columbia, to Fairbanks, Alaska. Along the way modern accommodation is available, and stores, meals, gas stations and repair stores are located at convenient stops. Trailers are permitted to use the highway at a maximum speed of 60 miles.

The summer months are warm, with the temperature soaring to 90°, but cooling quickly at night. An average winter could be compared with Winnipeg or Saskatoon, cold and dry.

Tourist attractions are many. Hunting, camping, fishing, relaxing at modern lodges or wayside farms, make a holiday in Canada's frontier Territory an all-out adventure; where history has been written in raw phrases by men who fought to establish human endeavor in this vast tract of land.

For the camera enthusiast, the Yukon offers scenic splendor beyond imagination. Majestic mountains topped with snow; river valleys bordered by tall birch trees; and glacier-fed lakes surrounded by dense forests. Wild flowers and shrubs abound throughout the territory, clothing the landscape with many colors.

Wherever you travel in the Yukon warm hospitality waits, and comfortable accommodation at reasonable rates. The frontier atmosphere of the territory is still alive, apparent in the bars and saloons of Dawson City, the museums, Old Log Cathedral, and Indian Cemetery in Whitehorse, (capital of the Yukon), the trading posts at Champagne and Silver City, and the sod-roofed cabins of Mayo. Historical, stimulating, the old life melds with the new as technological advancement brings new methods in mining, transportation, and oil and mineral explorations.

Some of Canada's principal wildlife is found in the Yukon. The polar, grizzly,

brown, and black bear are there. Moose, deer, caribou, mountain goat and sheep, and the coyote all live in the wilderness ranges.

Canadian Pacific Airlines has a regular passenger service from Edmonton and Vancouver to Whitehorse, and from Whitehorse to Mayo and Dawson City. There are also American flights between Seattle and Fairbanks via Whitehorse. Charter and contract flight companies operate out of Watson Lake, Whitehorse, Dawson, and Mayo.

Rail service is also frequent throughout the territory, and ships operate a good service from Vancouver to Haines Junction, connecting with inland routes in the Yukon. From the east and the west of Canada, the Yukon is serviced by frequent transportation. Awaiting the traveller are many scenic wonders—different, beautiful—another glimpse of the North. ⊕





# A la découverte du Yukon

Mona C. Ricks  
Services d'information

Il est aussi intéressant de vivre au Yukon de nos jours (Yukon signifie eaux claires) que ce le fut pendant la ruée vers l'or à l'époque du Klondike.

D'une superficie de 207,000 milles carrés, le Yukon est deux fois plus grand que la Grande-Bretagne. Il est borné par la Colombie-Britannique, les Territoires du Nord-Ouest et l'Alaska; son extrémité septentrionale touche à la mer de Beaufort.

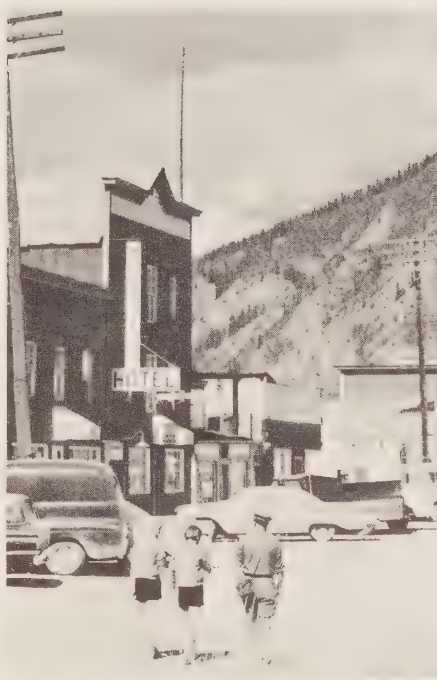
Les conditions de vie et les trajets difficiles attirèrent peu de visiteurs au Yukon pendant de nombreuses années, jusqu'à ce que la route de l'Alaska ait donné accès au territoire en 1942. Cette route tout-temps traverse 1,523 milles de forêt, de montagne et de rude pays, desservant villes et villages à partir du point milliaire 0, à Dawson Creek (Colombie-Britannique) jusqu'à Fairbanks (Alaska). Tout le long du chemin, des logements modernes ont été aménagés; magasins, restaurants, postes d'essence et boutiques de réparation s'échelonnent à intervalles réguliers. Les remorques peuvent emprunter la route, à condition de ne pas dépasser la vitesse de 60 milles à l'heure.

Les mois d'été sont chauds, la température pouvant atteindre 90°, mais elle rafraîchit rapidement le soir. L'hiver moyen, froid et sec, peut être comparé à celui de Winnipeg ou de Saskatoon.

Le Yukon sait plaire aux goûts de tous les touristes. On peut y chasser, camper, pêcher, se détendre dans des auberges modernes ou des fermes en bordure de route. Tous ces éléments contribuent à faire une aventure des vacances passées dans ce territoire périphérique du Canada. L'histoire y a été écrite en périodes difficiles par des hommes qui ont peiné pour s'établir dans ce vaste territoire.

Le Yukon offre à l'amateur de photographie des paysages dont la splendeur dépasse tout ce que l'on peut imaginer. Montagnes majestueuses couronnées de neige; vallées de rivières bordées de grands bouleaux; lacs alimentés par des glaciers entourés de forêts denses. Les fleurs et les arbustes sauvages poussent à foison dans tout le territoire, égayant le paysage de leurs couleurs variées.

Le voyageur qui se rend au Yukon est accueilli partout chaleureusement. Il pourra se loger confortablement à des prix raisonnables. L'atmosphère d'autrefois revit dans les bars et les saloons de Dawson City, dans les musées, à la cathédrale Old Log, au cimetière indien de Whitehorse (capitale du Yukon) et dans les postes de



traite à Champagne et à Silver City, ainsi que dans les cabines à toit plongeant de Mayo. Les pages d'histoire et la vie d'autrefois se marient à la vie moderne, les progrès d'ordre technique donnant naissance à de nouvelles méthodes dans le domaine de l'exploitation minière, du transport et de l'exploration pétrolière et minière.

Plusieurs des principales espèces fauniques du Canada se rencontrent au Yukon. Les ours polaires, l'ours grizzly, l'ours brun et l'ours noir y sont chez eux. L'original, le daim, le caribou, la chèvre des montagnes et le mouflon, de même que le coyote, se plaisent tous dans la nature sauvage du Yukon.

La compagnie d'aviation *Canadian Pacific Airlines* transporte régulièrement les passagers d'Edmonton et de Vancouver jusqu'à Mayo et Dawson City. Il existe aussi des vols américains reliant Seattle et Fairbanks par voie de Whitehorse. Des vols à forfait et des avions nolisés assurent aussi le transport à partir de Watson Lake, de Whitehorse, de Dawson et de Mayo.

Les trains offrent également de bons services dans tout le territoire, et des bateaux font la navette entre Vancouver et Haines (Colombie-Britannique), les reliant avec les routes intérieures du Yukon. A partir de l'Est et de l'Ouest canadiens, divers moyens de transport permettent de se rendre facilement au Yukon. Le voyageur y trouvera maintes merveilles—des paysages variés et d'une grande beauté—un autre visage du Nord. ⊕

(Top) A street scene in Dawson City, Yukon, once the playground of the Klondike gold rush. (Bottom) A regular billboard along the Alaska highway, warning motorists of fire hazards.

(Haut) Rue de Dawson (Yukon), ville qui fut le théâtre de la ruée vers l'or du Klondike. (Bas) L'un des nombreux panneaux que l'on rencontre sur la grande route de l'Alaska et qui rappelle aux automobilistes les dangers d'incendie.



## Take a Special Excursion to the Near North

Package tours come in all sizes, tailored to fit the pocketbooks of even the most economically-minded. But any similarity to other tours stops in the faraway, yet not so faraway Ontario town of Moosonee, 475 miles north of Ottawa, and gateway to the finest hunting and fishing grounds in Canada's near northland.

Moosonee isn't beautiful. It is primitive and barren. A frontier town of clapboard homes and bumpy roads. Yet there is a strange attraction in this desolation. A sense of adventure revives tales of life as lived by the Indians decades ago—you will want to explore and see more.

The Ontario Northland Railway's Polar Bear Express offers one-day excursions to Moosonee from Cochrane, 186 miles south, for as little as \$10 return. For visitors who wish to stay longer, excellent accommodation is available in the Moosonee Lodge.

Named after the "Monsoni" or moose people (an Indian tribe related to the Cree), Moosonee is rich in Indian folklore. One of the few Canadian magazines in Cree syllabics is published in the town, and the Anglican Church on nearby Moose Factory Island is decorated with beaded moosehide altar cloths.

A two dollar boat trip to Moose Factory Island, at the mouth of the Moose River on James Bay is one of several water trips available from Moosonee. What is thought to be Ontario's oldest wooden building, a blacksmith's shop, over 200 years old, is located there, also a Hudson's Bay Trading post, established in 1673.

Wherever you go in and around Moosonee, Canadian history is apparent,—mixed with modern-day hunters and fishermen toting their gear.

There are many other excursions to the North. Moosonee is a window, enticing the holidaymaker northwards. ⊕

## Faites une excursion dans les régions proches du Nord

Il existe toutes sortes de voyages organisés, adoptés même aux bourses les plus serrées. Mais la ressemblance s'arrête à Moosonee, petite ville de l'Ontario, située tout là-haut, à 475 milles au nord d'Ottawa, et pourtant relativement peu éloignée. Moosonee donne accès aux meilleurs territoires de pêche et de chasse des régions du Nord canadien les plus proches de nous.

Moosonee n'est certes pas belle. C'est une ville primitive et désolée. Une ville des confins, aux maisons recouvertes de bardeaux et aux rues défoncées. Cette désolation est pourtant pleine d'une étrange séduction. L'imagination y fait revivre les récits d'aventures des Indiens d'il y a plusieurs décennies. Vous aurez envie de faire des explorations et d'en voir davantage.

Grâce à l'express *Polar Bear* du chemin de fer du nord de l'Ontario, vous pourrez faire la visite de Moosonee dans la journée, à partir de Cochrane, située à 186 milles au sud. Il n'en coûte que \$10 aller-retour. Les touristes désireux de prolonger leur séjour pourront se loger très confortablement à l'auberge *Moosonee Lodge*.

Moosonee a reçu son nom des Monsoni, ou peuple des originaux (tribu indienne apparentée aux Cris). La ville est riche en folklore indien. On y publie l'une des rares revues canadiennes en caractères syllabiques cris. L'église anglicane de l'île Moose Factory, située tout près, est décorée de nappes d'autel en peau d'orignal ornée de perles.

Une randonnée en bateau jusqu'à l'île Moose Factory, à l'embouchure de la rivière Moose, dans la baie James, coûte deux dollars. C'est l'une des nombreuses excursions en bateau possibles à partir de Moosonee. A l'île Factory se trouve ce que l'on croit être le plus ancien bâtiment en bois de l'Ontario. Il s'agit d'une forge, vieille de 200 ans et qui servit aussi de poste de traite à la Compagnie de la Baie d'Hudson, établie en 1673.

A Moosonee et aux alentours, l'histoire du Canada sert de toile de fond vivante, aux activités des chasseurs et des pêcheurs d'aujourd'hui.

Il y a bien d'autres excursions à faire dans le Nord. Moosonee est comme une vitrine qui attire le vacancier vers les régions plus septentrionales. ⊕



# Canoe Routes in Ontario

## Routes de canotage en Ontario

*Editor's note: "Canoe Routes in Ontario" is an extract of a news release from the Ontario Department of Lands and Forests. It is reprinted here with appreciation for an interesting look at Canadian history. Other information on canoe routes is available in a book recently published*

*by the Department. Entitled "Fur Trade Canoe Routes of Canada: Then and Now", it is available from the Queen's Printer, Ottawa. And, in the February 1969, issue of INTERCOM, tips on "The Proper Way to Tow a Canoe" can be found at page 10.*

One of the finest canoeing areas in the world is in the Sioux Lookout district in eastern Ontario.

Only a few years ago the canoe was the sole means of travel in Canada from breakup in the spring until freezeup in the fall. Trappers, loggers, miners, even government workers, had to use a paddle, tromp the portages, and camp out under the stars as part of their daily work.

The canoe routes followed by these people, opening up the country for settlement and the extraction of rich material resources, are part of Canadian history. The "Bush Highways", as the canoe portage routes were called, were established by the Indians centuries before the white man arrived. Rock paintings, campsites, and remains of other Indian activities found in remote areas bear testimony to the network of canoe routes which once wound across the country. Information on these routes was passed from Indian father to son and the routes leading to good hunting and trapping

areas were often close family secrets.

To learn about and explore Canada, the white man used Indian guides along the canoe routes. They kept carefully documented notes and sketches on the way to make the first maps of these areas. The routes were well kept by the Indians and accurately shown on each improved map until the 1930's, when other forms of transportation outdated the wilderness canoe routes.

The transportation revolution in the North began in the late 1800's with wagon roads, and later railways. Gradually better roads, power driven boats, automobiles, and air transportation outmoded the canoe as a freight and transport carrier, except for private use in limited areas. Many of the routes ceased to exist due to lack of use.

Today, the revival of the canoe route system has become an historic adventure; not in its original role as a freight highway, but as recreational relaxation. ⊕

*Note du rédacteur: L'article intitulé «Routes de canotage en Ontario» a été extrait d'un communiqué publié par le ministère ontarien des Terres et Forêts. Nous le reproduisons ici, car il souligne un aperçu très intéressant de l'histoire du Canada. On trouve également des renseignements pour les canotiers dans une récente publication de*

*notre Ministère intitulée «Les routes des voyageurs: hier et aujourd'hui». Ce livre est en vente chez l'Imprimeur de la Reine, à Ottawa. On trouvera aussi, à la page 10 du numéro de février d'INTERCOM, de nombreux conseils sur «l'art de remorquer un canot» dans l'article intitulé «The Proper Way to Tow a Canoe».*

**Routes de canotage en Ontario** Dans le monde entier, il existe peu de régions comparables au district de Sioux Lookout (dans l'ouest de l'Ontario) pour les agréments du canotage.

L'époque n'est pas très reculée où le canot était le seul mode de transport au Canada, à partir du dégel du printemps jusqu'aux glaces de l'automne. Les trappeurs, les bûcherons, les mineurs, voire les agents du gouvernement, devaient mettre la main à l'aviron, franchir les portages et coucher à la belle étoile; cela faisait partie de la journée ordinaire de labeur.

Les routes tracées par les canotiers constituent une tranche de notre histoire, car elles ont frayé un chemin à la colonisation et à l'exploitation des richesses naturelles. Les sentiers de la brousse, comme on appelait les chemins de portage des canotiers, avaient été tracés par les Indiens au cours des siècles qui ont précédé l'arrivée des blancs. Nous avons retrouvé des dessins peints sur les rochers, des lieux de campements et des reliques du passage des Indiens dans les coins les plus reculés qui témoignaient de l'existence d'un réseau de routes de canotage se ramifiant dans tout le pays. De père en fils, les Indiens ont perpétué ces routes, dont quelques-unes demeuraient secrètes, car elles con-

duisaient à d'excellents terrains de chasse et de piégeage.

Pour connaître et explorer le Canada, les blancs ont dû se servir de guides indiens afin de suivre les routes de canotage. En chemin, ils accumulaient soigneusement des notes et des croquis, grâce auxquels ils ont pu tracer les premières cartes de ces lieux nouveaux. Les Indiens entretenaient ces routes et les cartes les indiquaient avec précision jusqu'en 1930, alors que d'autres moyens de transport remplacèrent les routes de canots.

La révolution du transport a commencé dans le Nord, à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, avec l'apparition des routes de chariots et, plus tard, avec le chemin de fer. Graduellement, des routes plus modernes, des bateaux motorisés, l'automobile et l'avion ont relégué le canot aux oubliettes comme moyen de transport, exception faite de certains services privés qui continuèrent d'y avoir recours en quelques endroits. Faute d'être utilisées, la plupart des routes cessèrent d'exister.

De nos jours, le réseau des routes de canotage reprend vie, non pas à des fins de transport, comme jadis, mais dans un but de détente et de pèlerinage historique. ⊕



# Avalanche Control in the National Parks

John Sinclair  
Departmental Safety Administrator

One of the hazards which skiers and winter drivers (public and commercial) should be aware of when passing through snow-packed areas is the avalanche. Facts on avalanche awareness and control are given in this story, with an authentic rescue example as practised in the National Parks of Canada; it reveals an important duty of the park warden and other support staff.

In the remote mountain areas of Canada hundreds of avalanches cause heavy damage each year, many not witnessed by man. Occasionally man and the avalanche do meet, with the latter creating a hazard, unleashing a natural force greater in power than a tornado, flood, or an earthquake.

Avalanche control is only one of the warden's duties in the National Parks, yet it is vital, involving continuous training in updated methods of search and rescue operations. These include recognizing avalanche hazards, spotting a potential avalanche, selecting safe routes for crossing avalanche terrain, and effectively carrying out rescue operations. Avalanche forecasting is also part of the service and requires wardens and avalanche control experts to seek answers to questions which determine avalanche possibility. Questions such as:

- What is the maximum rate of snow fall for a given region?
- What are the average snow depths in the region?
- What are the wind patterns?
- How does the wind influence the snow disposition?
- Where do the fracture lines of an avalanche lie?
- Where are the starting points of loose snow?
- How often do avalanches start and how big are they?
- How much creep and glide is there in the snow pack?
- How long does the snow cover last?
- Where can avalanche sheds be located to protect highways from slides?

*Contd. on page 18*



(Top) In the foreground Walter Schleiss, avalanche control specialist, and John Sinclair, Departmental Safety Administrator, watch as a howitzer is placed in position before firing into a potential avalanche in Rogers Pass, B.C. (Bottom) Firing explosives to bring down an avalanche at Sunshine Village road, Banff National Park.

(Haut) Au premier plan, nous voyons Walter Schleiss, spécialiste en avalanches, et John Sinclair, administrateur de la sécurité au service du Ministère, en train de surveiller une équipe qui s'affaire à mettre un obusier en position de tir, en vue de déclencher une avalanche dans le col Rogers (C.-B.). (Bas) Explosion destinée à provoquer un éboulement de neige près de la route de Sunshine Village.



# Prévention des avalanches dans les parcs nationaux

John Sinclair

Administrateur chargé de la  
sécurité au Ministère

Les avalanches constituent l'un des dangers encourus par tout skieur ou conducteur de véhicule privé ou commercial et dont il devrait être conscient lorsqu'il traverse en hiver une région fortement enneigée. Le présent article est un exposé sur la détection et la prévention des avalanches, suivi d'un récit authentique illustrant le sauvetage tel qu'il se pratique dans les parcs nationaux du Canada. Il y a là, comme on le verra, une tâche importante pour les gardiens de parcs et leurs aides.

Dans les régions isolées des montagnes du Canada, des centaines d'avalanches désastreuses se produisent chaque année, très souvent à l'insu de tout le monde. Pourtant, il arrive que l'homme et l'avalanche s'affrontent; cette dernière constitue alors un véritable danger, déclenchant des forces de la nature plus terribles encore que la violence d'un ouragan, d'une inondation ou d'un tremblement de terre.

La prévention des avalanches n'est qu'une des occupations des gardiens de parcs nationaux; toutefois, elle est indispensable, nécessitant un entraînement continu aux nouvelles méthodes de repérage et de sauvetage. Celles-ci comprennent la détermination des dangers que présentent les avalanches, la localisation d'une zone d'avalanches, le choix de pistes sûres pour traverser ces zones et

l'organisation des opérations de sauvetage. La prédiction des avalanches fait également partie du service; aussi, les gardiens et les experts en dépistage d'avalanches doivent-ils pouvoir répondre aux questions ayant trait aux risques d'avalanche. Parmi ces questions, mentionnons les suivantes:

- Quel est le taux maximum des précipitations de neige dans une région donnée?
- Quelle est l'épaisseur moyenne de la neige dans cette région?
- Quels sont les vents dominants?
- Comment le vent influe-t-il sur la disposition de la neige?
- Par où le plan de fracture d'une avalanche passe-t-il?
- Quels sont les endroits où la neige devient légère?
- A quelle cadence les avalanches se déclenchent-elles et quelle est leur importance?
- Quel est le degré de cheminement et de glissement de la couche de neige?

- Quelle est la durée de la couche de neige?
- Où peut-on installer les galeries destinées à protéger les routes contre les avalanches?

Le col Rogers, qui traverse les parcs nationaux de Glacier et du mont Revelstoke, dans le sud de la Colombie-Britannique, renferme une des plus fortes concentrations d'avalanches au monde. Comme il fait partie de la route transcanadienne, il faut constamment le protéger pour maintenir la route ouverte au trafic privé ou commercial.

Durant l'hiver, M. Rolfson, surintendant de parc, ainsi que MM. Walter et Fred Schleiss, experts en dépistage d'avalanches, sont continuellement en alerte dans le col, déchiffrant les signes avant-coureurs d'avalanches, prévoyant et surveillant les mesures de prévention et de protection.

Une des mesures de protection consiste à fermer la route à la circulation durant la période où il y a risque d'avalanche. On peut aussi déclencher l'avalanche par un tir d'artillerie. Le choix de l'emplacement



*Sixty-six members of a railway road gang were lost during this avalanche disaster in 1910 at Rogers Pass Summit, B.C. Rescue crews are attempting to dig out the victims.*

*Au cours d'une avalanche qui s'est produite en 1910 au sommet du col Rogers (C.-B.), 66 membres d'un groupe de cheminots ont perdu la vie. Cette photo montre des équipes de secours à l'oeuvre.*



Rogers Pass runs through Glacier and Revelstoke National Parks in southern British Columbia, and has one of the largest avalanche concentrations in the world. As a section of the Trans Canada Highway, it must be constantly protected to keep the highway clear for commercial and public transportation.

During winter, Park Superintendent Rolfson and his avalanche control experts, Walter and Fred Schleiss, are always on the alert in the Pass, reading avalanche signs, forecasting, and supervising protective and control measures.

One protective measure is road closure during the period avalanche hazards are predicted, another, artificial release of the avalanches, triggered by artillery fire. The selection of a firing position requires careful study; it must be accessible under all weather conditions and protected from other avalanches.

Where winter sports are developed in the National Parks, the layout of ski runs is as important as the location of buildings. Minimum avalanche hazard areas have to be identified, ski lift sites chosen which not only service suitable ski slopes, but also protect the skiers and terminal towers from avalanche danger and destructive snow creep.

Terrain analysis assists the warden to identify avalanche slide paths and determine safety zones. Defences, such as cone shaped mounds of earth are used in the Sunshine Village Road leading to Sunshine Ski area near Banff. They retard and disperse the avalanche flow, protecting road and vital installations.

Snow may be stabilized and avalanche hazard reduced or eliminated in various ways. For example, the mechanical disturbance of snow can set up a trend toward greater snow stability. Snow, when disturbed and allowed to hard set is greater in weight than if left undisturbed.

Skiing is the most obvious means of mechanical disturbance. It is a well established observation that heavily skied slopes are much less likely to avalanche than those seldom used.

High explosives offer an effective chemical disturbance. They can be hand placed or thrown, or fired from a distance by artillery gun. When an explosive charge is detonated in an avalanche area and an avalanche occurs, this indicates that the snow is unstable and further control action is needed on nearby slopes.

*Contd. on page 20*



(Top) Departmental avalanche specialists are discussing an "avalancher", a long range sighting device used to spot avalanche signs. (Bottom) A good example of a slab slide. Note the skier testing the slide on the outer rim.

(Haut) Spécialistes en avalanches au service du Ministère examinant un «avalancher», visuer à longue portée utilisé pour dépister les dangers d'avalanche. (Bas) Exemple d'un glissement de plaques de neige; le skieur effectue un essai sur le rebord extérieur.



ment du tir demande un examen approfondi, car celui-ci doit être accessible par tous les temps et protégé contre d'autres avalanches.

Dans les parcs nationaux aménagés pour les sports d'hiver, le tracé des pistes de ski est aussi important que le choix de l'emplacement des bâtiments. On doit déterminer les régions les moins exposées aux avalanches, choisir l'emplacement des monte-pentes, non seulement dans le but de desservir les pistes de ski, mais aussi en veillant à la protection des skieurs et des pylônes terminaux contre les avalanches et le cheminement des bancs de neige.

L'analyse des terrains permet au gardien de repérer les couloirs d'avalanches et de déterminer les zones de sécurité. Des installations de protection, telles que des monticules de terres en forme de cônes, sont utilisés sur la route de Sunshine Village, qui mène à la région de Sunshine Ski, près de Banff. Ce dispositif retarde et disperse la coulée de l'avalanche, protégeant la route et les autres installations importantes.

La neige peut être consolidée et le risque d'avalanche réduit ou éliminé par divers moyens. Par exemple, le tassement mécanique de la neige peut amener une plus grande stabilité des bancs de neige. Une fois la neige tassée, si on lui donne le temps de durcir, sa densité augmente par rapport à celle de la neige intacte.

Le passage des skieurs est évidemment une des meilleures façons de tasser mécaniquement la neige. C'est un fait bien établi que les pentes sur lesquelles on a beaucoup skié sont moins exposées aux avalanches que celles qui sont rarement utilisées.

Les explosifs puissants sont un moyen efficace pour provoquer une perturbation chimique. Ces explosifs peuvent être placés à la main, jetés ou lancés par canon. Lorsqu'une avalanche se déclenche par suite de la détonation d'une charge explosive, cela prouve que la neige était instable dans cette région et que des mesures

de sécurité doivent être prises sur les pentes voisines.

Ce sont les avalanches de fond qui constituent le plus grand danger pour les skieurs, entraînant la plupart des accidents de ski ou d'avalanche. Souvent provoquée par le skieur lui-même ou par la victime de l'accident, l'avalanche de fond est une grande plaque de neige qui se met à glisser. On peut la reconnaître par les plans de fracture très nets qui se forment aux endroits où la neige se détache.

Les craquelures causées par le passage des skieurs sont le meilleur indice de la probabilité d'une avalanche de fond. Les cassures ou les craquelures qui se forment devant les skis sont généralement un avertissement qu'il y a risque d'avalanche de fond. Une craquelure qui apparaît à quelques pieds en avant du skieur, indique que les conditions sont propices à la formation d'une avalanche de fond et la prudence est de mise. Si les craquelures se multiplient loin en avant, il existe un danger sérieux, car la neige est instable. Sur une pente rapide et dégagée, l'une ou l'autre de ces conditions est presque toujours un signe d'avalanche prochaine.

#### Exemple d'accident

*Les skieurs:* Excellents skieurs et enthousiastes, *A* et *B* n'ont guère l'expérience de la montagne, tandis que *C* et *D*, l'un moniteur de ski et l'autre patrouilleur, sont d'excellents skieurs de montagne expérimentés.

*Causes de l'accident:* *C* et *D* portaient pour inspecter une piste de ski, réputée dange-

reuse. De leur propre initiative, *A* et *B* les ont accompagnés.

*L'accident:* *C* s'engagea sur la pente, suivi par *A* et *B*. L'avalanche de fond, entraînant la neige fraîche, se fractura lorsque les trois furent sur la pente. *C* exécuta une descente d'essai, à la manière d'un skieur de montagne expérimenté, une descente rapide en zigzag, ne pénétrant que très peu dans la zone dangereuse. Il ne fut touché que par le bord de l'avalanche. *A* et *B* pénétrèrent plus profondément sur la piste. *B*, plus près du point de rupture, parvint à se dégager sur le côté. *A* essaya de gagner l'avalanche de vitesse, trébucha sur un rebord rocheux, tomba et fut rejoint par l'avalanche. *B*, cherchant *A*, pénétra sur une autre pente dangereuse et déclencha une seconde avalanche, qui ensevelit la pointe de la première.

*Opération de sauvetage:* Compte tenu de la distance à parcourir, les secours furent prompts et parfaitement organisés. La victime fut retrouvée suffoquant sous la neige.

*Données sur le climat et les dangers:* Plusieurs tempêtes suivies d'un froid prolongé. La neige, qui n'avait pas eu le temps de se tasser, était instable.

*Conclusion:* Quatre erreurs sont à signaler:

- *A* et *B* ont pénétré de suite sur la pente, au lieu d'attendre que *C* ait fini sa passe d'essai;
- *A* et *B* ont pénétré trop profondément sur la pente;

*Contd. on page 21*

*A slab avalanche in progress. As the slab sweeps down the hill toward Sunshine Village, Banff National Park, it gathers speed, throwing a cloud of snow high into the air, obliterating the immediate area.*

*Glissement qui prend les proportions d'une avalanche. À mesure que la plaque de neige dévale la pente en direction de Sunshine Village, dans le parc national de Banff, elle gagne en vitesse et forme un nuage de neige opaque.*





Slab avalanches are the greatest hazard to skiers and the cause of most ski and avalanche accidents. Often triggered accidentally by the skier or accident victim, the slab avalanche is a large flat area of snow which begins to slide. It can be recognized by sharp fracture lines which form where the snow breaks away.

Cracks, which open in the snow with the passage of skis, are the best indicators of *developing* slab avalanches. Breaks or cracks, which run ahead of the skis, are a warning of slab avalanche hazard. A crack, which may appear a few feet ahead of the skier, suggests that slab avalanche conditions are forming and caution is indicated. Cracks which run far ahead indicate serious trouble and snow instability. Under any of these conditions avalanches on steep, open slopes are almost certain.

#### Accident Example

*Members of ski party:* A and B are excellent skiers and enthusiastic, but inexperienced ski mountaineers, C and D (ski instructor and ski patrolman) are excellent skiers and experienced mountaineers.

*Events leading to accident:* C and D were on their way to test a ski run, known to be dangerous. A and B went along at their own request.

*The accident:* C skied onto slope, followed by A and B. Slab avalanche (plus dry snow) fractured while all three were on the slope. C made an experienced mountaineer's test run (a short fast dip in and out of the danger zone). Only the edge of the slide touched him. A and B went further out onto the slope. B, nearest to the avalanche release point, skied out to the side of the slide. A attempted to outrun the slide and tripped over a rock ledge, fell and was overtaken by the slide. B, looking for A, went out onto another avalanche slope and started a second slide which buried the tip of the first.

*Rescue operation:* Rescue operations were prompt, considering the distance from help, and were well organized. Victim found suffocated in the snow.

*Weather and hazard data:* Successive storms followed by prolonged cold. Snow had not settled and was unstable.

*Cont'd. on page 22*



(Top) The helicopter is approaching the trigger zone area of a slide, where an explosive will be dropped. (Bottom) The slide descending after the explosion. Both pictures were taken in Banff National Park.

(Haut) L'hélicoptère approche de l'endroit le plus convenable pour laisser tomber un explosif qui déclenchera un éboulement de neige. (Bas) Cet éboulement. Les deux photographies ont été prises dans le parc national de Banff.



- A a essayé de gagner l'avalanche de vitesse;
- La seconde avalanche, déclenchée par B, a compliqué les opérations de secours.

### Organisation des secours

Des secours bien organisés et rapides constituent le seul espoir de sauver la victime d'une avalanche encore en vie. Une récente étude sur les accidents survenus à la suite d'avalanches, accidents mortels ou non, a montré que le temps moyen de survie est de une heure et demie à deux heures. Bien que la neige soit poreuse et contienne suffisamment d'air pour entretenir la vie, la victime ne peut pas rester consciente longtemps.

Le succès des opérations de sauvetage dépend de l'utilisation d'un équipement spécial, de la formation des organisateurs et de l'emploi d'un personnel suffisant. Afin de remplir ces conditions, on organise chaque année, dans le parc national de Banff, des cours de repérage et de sauvetage des victimes d'avalanches, cours dirigés par le gardien en chef Bob Hand et les spécialistes en alpinisme de la région, Peter Furhman et Walter Pfisterer. Des opérations simulées de secours sont organisées, un mannequin étant placé dans le couloir d'une avalanche. On déclenche alors une avalanche au moyen d'explosifs et l'on utilise des chiens et des cordées d'hommes pour tenter un sauvetage.

À l'école, les gardiens reçoivent aussi un entraînement dans la pratique du ski. On exige d'eux qu'ils puissent évoluer en ski avec le minimum de risques sur n'importe quel genre de terrain.

L'obscurité et un état d'orage sont des conditions normales pour un sauvetage; c'est pourquoi une équipe de secours doit être préparée à affronter les conditions de climat et de neige les plus rudes. Le chef du groupe doit choisir des coéquipiers convenablement vêtus, bien équipés et en bonne santé, pouvant facilement grimper et skier. L'équipe de secours étant souvent exposée aux dangers des avalanches, pareils à ceux qui ont causé l'accident, la coordination des opérations de sauvetage est vitale, car elle contribue à la sécurité des membres du groupe.

Lors d'une opération de sauvetage aux États-Unis, deux équipes indépendantes et agissant sans coordination se mirent en route pour le lieu d'un accident. La première équipe, suivant une piste élevée, provoqua une avalanche, qui engloutit la seconde engagée sur une piste plus basse. Résultat? Un deuxième accident mortel.

Depuis plusieurs années, des chiens bergers allemands dressés pour participer à des opérations de secours dans les Alpes, ont réussi à retrouver rapidement et efficacement les victimes. Lors d'un concours organisé à Nanaïmo (C.-B.) par l'École régionale de sauvetage dans la neige et les avalanches, Rocky, un chien berger dressé par la Gendarmerie royale du Canada, était au nombre des participants. Dirigé par son entraîneur, le constable F. D. Marino, il a réussi à retrouver l'équipement et le mannequin ensevelis sous l'avalanche.

### Procédés de sauvetage

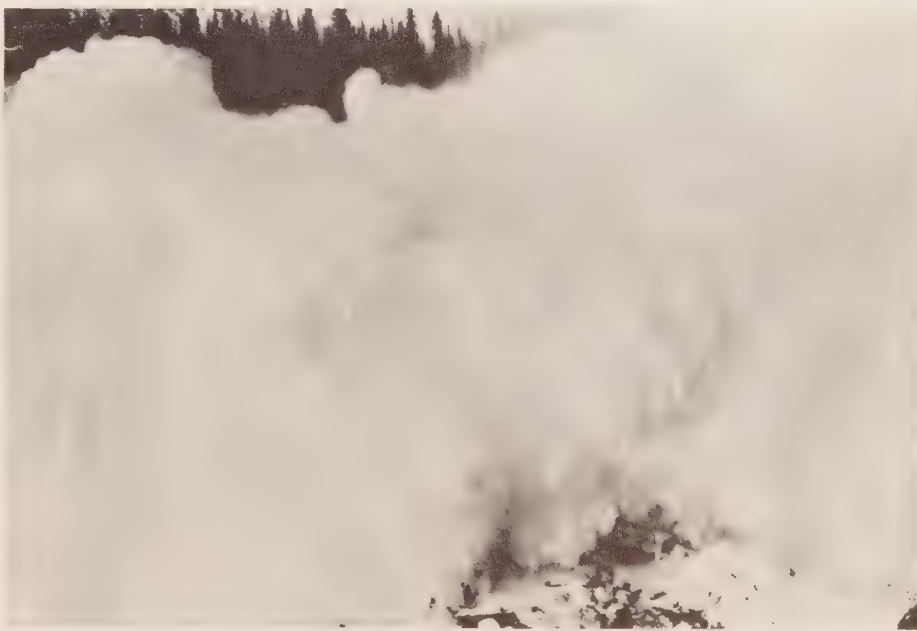
Après avoir interrogé les témoins de l'accident, le chef de l'expédition de secours invite l'un d'eux à se joindre à l'équipe qui a été rapidement organisée pour effectuer des recherches hâtives. Le groupe doit être assez nombreux pour entreprendre des travaux de sauvetage et il doit voyager rapidement et légèrement. Le chef place un de ses hommes à un point d'où il pourra prévenir les groupes de secours qui suivent des nouveaux dangers d'avalanche; puis il choisit un chemin par où s'échapper en cas de besoin.

S'ils ne retrouvent aucun signe de l'accident, les chercheurs explorent tous les lieux probables, tels que les obstacles

dans le couloir de glissement: arbres, rochers, points de transition ainsi que l'extrémité et les côtés de l'avalanche. D'autres groupes organisés transportant des fournitures, des médicaments et un équipement de secours, suivent de près la première équipe.

La fouille organisée pour retrouver des indices de l'accident s'effectue de diverses façons, suivant les circonstances et le temps où l'avalanche s'est produite. Les fouilleurs avancent côte à côte, explorant chaque recoin. Des équipes de pelleteurs accompagnent les chercheurs, creusant dans les endroits probables. Si cette fouille ne donne aucun résultat, l'avalanche est consolidée et les recherches abandonnées.

Mais cela n'arrive jamais avant que le gardien et les spécialistes en dépistage d'avalanches n'aient passé de nombreuses heures à sonder et à fouiller. Le vieux dicton «Si tu ne veux pas prendre de risques, reste loin de la montagne» n'est plus justifié lorsqu'il s'agit d'avalanches. Les mesures de sécurité utilisées en hiver par le personnel des parcs nationaux pour faire face aux dangers, répondent à ce problème; néanmoins, une connaissance approfondie de tous les signes avant-coureurs de danger reste indispensable pour tous ceux qui se hasardent dans les régions montagneuses en hiver. ⊕



*The final buildup of the slide prior to hitting Sunshine Village road, Banff National Park. Estimated speed of the avalanche, 100 m.p.h., the depth, approximately 20 feet, and 200 feet wide.*

*L'avalanche dans son plus fort, juste avant d'arriver sur la route de Sunshine, dans le parc national de Banff. (Vitesse estimative: 100 milles/heure; profondeur: environ 20 pieds; largeur: près de 200 pieds.)*



**Conclusion:** Four errors caused the accident:

- *A* and *B* went onto the slope at once instead of waiting for *C* to complete his test run
- *A* and *B* went too far onto the slope
- *A* tried to outrun the avalanche
- The second slide, started by *B*, complicated rescue operations.

#### Avalanche Rescue

Prompt and organized rescue is the only hope of rescuing a victim alive from a snow slab slide or an avalanche. A recent study of avalanche accidents, fatal and non-fatal, concluded that 1½ to 2 hours is the average survival limit. Although snow is porous and contains sufficient air to support life, the victim cannot remain conscious for lengthy periods.

Successful avalanche rescue operations depend on special equipment, trained leadership and manpower. To meet these requirements, annual winter snow and avalanche search and rescue schools are held in Banff National Park under the direction of Chief Warden Bob Hand and Regional Alpine Specialists, Peter Furhman and Walter Pfisterer. Assimilated rescue operations are arranged, and a dummy is placed in a slide path. An avalanche is triggered by explosives and a rescue, using dogs and human probe lines, is attempted.

The wardens also receive ski instruction at the school. They are expected to manoeuvre skis on all types of terrain with the minimum of risk.

Darkness and storm conditions are normal in a rescue, therefore rescue parties must be prepared for the worst weather and snow conditions. The rescue leader must select groups properly clothed and equipped, and in good physical condition with ability to climb and ski. Because rescuers are frequently exposed to avalanche hazards, similar to those which caused the accident, co-ordination of all rescue operations is vital as it contributes to the safety of rescue personnel.

In an avalanche rescue in the United States, two independent and unco-ordinated parties set out for an accident. One, following high ground, dislodged a slide which buried members of the second party travelling on lower ground. The result? A second fatality.

For many years, trained German shep-

herd dogs have been used for rescue work in the Alps and have located victims rapidly and efficiently. During one of the Regional Snow and Avalanche Rescue School sessions this year, *Rocky*, a trained R.C.M.P. Shepherd, participated under the direction of Constable F. D. Marino, dog master, at Nanaimo, British Columbia. The dog located equipment and the dummy victim buried beneath the snow slide.

#### Rescue Procedure

After the rescue leader has questioned those who might have witnessed the avalanche accident, a witness is asked to accompany the rescue party, speedily organized to conduct a "hasty" search. The party has to be large enough to undertake the rescue work, and must travel fast and light. The leader posts an avalanche guard to warn following rescue parties of additional avalanche hazards, and selects an escape route for any emergency.

If no sign of the accident is found, the rescuers probe all likely places, such as,

obstructions in the slide path (trees, boulders, transitions, and the tip and edges of the slide path). Other organized parties, with supplies, medical aid, and rescue gear follow closely behind the "hasty" search party.

Probing for accident signs is carried out according to the circumstances and time of the slide. The human probe lines work shoulder to shoulder, searching every foot. Shovel crews accompany the probers, digging in likely places. If the probing is unsuccessful, the slide is trenched, and operations abandoned.

But this never occurs before the wardens and the avalanche control specialists have worked many hours probing and searching. The oldtime answer to an avalanche hazard "Either stay out of the mountains or take your chances", is no longer justifiable. Winter safety techniques developed by the National Parks' personnel to cope with the hazard are providing more answers to the problem—but an educated knowledge of danger signs is still important for all who enter mountainous regions in winter. ⊕



(Left to right) Peter Furhman, regional alpine specialist, and John Waslenchuk of Banff National Park Staff, with dog, discuss rescue and safety operations with John Sinclair, Departmental Safety Administrator. A probe line is working in the background.

(De gauche à droite) Peter Furhman, spécialiste alpin régional, et John Waslenchuk (accompagné d'un chien), du personnel attaché au parc national de Banff, discutent de manoeuvres de secours et de mesures de sécurité avec John Sinclair, administrateur de la sécurité au service du Ministère. (En arrière-plan) Equipe de sondage à l'oeuvre.





*An aerial view of Imperial Oil refinery at Norman Wells, Northwest Territories.*

Hibborn, James D., Consulting Editor

*Dusters and Gushers: The Canadian Oil and Gas Industry*, Pitt Publishing Company Limited, Toronto, 1968

Anecdotes, facts, and opinions from 27 outstanding authorities in the Canadian oil and gas business have been brought together to make a most interesting book which should be required reading for anyone wishing to obtain, from one volume, the genuine "feel" of what is undoubtedly one of the world's most vital and exciting industries.

It should also be required reading for all Canadians who are interested in the future of their country, for it is a hard fact that the industry, which this book portrays, cannot help but have a decisive effect on the trend of events both economic and political in Canada. One contributor quotes the editor of the house organ of a major oil company as follows:

"Power is wealth, and petroleum is power; the extent to which we use that power is a measure of our wealth."

This book deals with the history of Canada's oil and gas industry and pays tribute to the men who built it, but to this reviewer its theme is the above quotation.

In his preface, the Honourable Ernest Manning, Premier of Alberta throughout the great development period of his

province's oil industry, points to the pre-eminent place of the industry as a producer of mineral wealth in Canada, and praises the men who have made it so.

The Honourable Arthur Laing, in his introduction, notes the vital place of oil in the world, and speaks of the teamwork which is an outstanding characteristic of the industry.

Starting with a tribute to oilmen, the book ends on the same note describing some of the colorful personalities who made the industry in Canada what it is; men who have proved that in this country, brains and guts are still rewarded. Chapters between run the gamut from the birth pangs of the earth; Noah's Ark (coated with pitch inside and outside); the pyramids of ancient Egypt (waterproofed with asphalt); to the present and future of oil and gas in Canada (the penultimate chapter).

Of historic interest to IAND staff is the brief description of the first oil well in Western Canada producing appreciable quantities of oil. Oil City, in Waterton Lakes National Parks, was commemorated as a National Historic Site in 1968.

The illustrations, black and white, and colored, are excellent and well chosen, but typographical errors (such as Waterloo for Waterton) and the strange ending (poor design) of the chapter on oil and natural gas reserves detract unnecessarily from an otherwise excellent presentation.

Those who insist on a unity of style will be disappointed, for the editor has not subdued the individuality of his contributors; indeed, one is pleased that he has had the wisdom not to attempt such a task. It is not until the last chapter has been read and the book put down that the reader feels its essential unity.

This book should be read for what it gives: an insight into Canada's oil and gas industry in its variety and unity, and for the questions it raises. For Canada, these questions are some of the most challenging of our time. "Power is wealth and Petroleum is Power". How do we deal with it? What is its measure in Canada? Who controls it? What is the place of the major international companies? The Canadian Independents? The Canadian Investor? What of the National Oil Policy? The Continental Oil Policy? Is it true, as one contributor puts it, "as Americans, we should examine carefully our responsibility to this continent," or should we continue in the traditional Canadian manner to look outward as world traders? There are no answers in the book, but there are suggestions and indications of trends.

Let us reflect: wealth is power and petroleum is wealth; the extent to which we use that wealth is a measure of our power.

R. R. McLeod  
*Administrator of Oil and Gas  
Oil and Minerals Division*



# Staff News

## IAND Staff Walked Miles for Millions

This year's Miles For Millions Walk in Ottawa encouraged 163 IAND employees and their friends to register for the 40 mile hike, doubling the number starting out last year. At press deadline, INTERCOM was given a list of 11 names of those completing the walk; those omitted will be included in a following issue. Almost 800 miles were walked, adding \$877 to the fund.

### Completing the walk

*From the Department:* R. W. Alexander and J. G. Levesque, both from Social Affairs; J. McLeod, Personnel Adviser's Office; and Arthur Purvis, Distribution Centre, Information Services.

*Walking for the Department:* F. Scharfe, S. Scharfe, E. Cooks, F. H. Haspect, P. M. MacAdam, M. M. MacAdam, K. Holliday.

## Le Ministère participe à la marche des millions

Cette année, la marche des millions a «ébranlé» 163 fonctionnaires de notre Ministère, qui se sont joints à leurs amis pour la randonnée de 40 milles. Ces participants étaient deux fois plus nombreux que ceux de l'an dernier. Au moment de mettre sous presse, INTERCOM avait reçu les noms de 11 marcheurs qui ont tenu bon jusqu'au bout. Nous publierons volontiers, dans notre prochain numéro, les noms des autres marcheurs qui auraient terminé toutes les étapes. Au total, nous avons parcouru près de 800 milles et versé \$877 dans la caisse de l'organisation.

### Ont marché jusqu'à la dernière étape

*Du Ministère.* MM. R. W. Alexander et J.-G. Lévesque, des Affaires sociales; J. McLeod, du Bureau du conseiller en matière de personnel; Arthur Purvis, du centre de distribution. Services d'information.

*Pour le Ministère:* MM. F. Scharfe, S. Scharfe, E. Cooks, F. H. Haspect, P. M. MacAdam, M. M. MacAdam, K. Holliday.

## Pilgrims Progress—1969

April 19 broke cloudy and cool—an ideal day for the estimated 36,000 hopefuls starting out from Parliament Hill, Ottawa, on the Miles for Millions Walk. I was one of them. At 7:00 in the morning the streets leading to the Hill were filled with an assortment of walkers on their way to start the 40 mile trek. As soon as the official "start" was given the crowd moved off, wending its way through the city on a circuitous route, leading ultimately back to the Centennial Centre. Rideau Street.

I joined the crowd, plodding along at a regular pace until Checkpoint 6 (about 16 miles) was reached. Around me scores were dropping out to rest or quit the long walk. Just before Checkpoint 7 I met an old high school classmate. "hello", I said. "Remember when you won the 100 yard dash?" My friend managed to whisper "Yes, but this time I'm afraid I'm dropping out."

I wasn't doing so very well myself. Soon after Checkpoint 6, blister number one formed. I felt a pain in my right thigh and breathing became a little difficult. Suddenly I heard a bellow from the roadside; it came from Keith Miller, editor of the departmental newssheet, *The Indian News*. Seated comfortably in a car he seemed the epitome of contentment. I accepted a sandwich from him, and with an exchange of playful pleasantries, continued on the walk.

A little later my "second wind" gave me the energy I needed for the remaining miles. Then it happened! Between Checkpoint 10 and 11 (about 27 miles), I met my "sole-mate"—a university student, 19/20 years old, who asked if we might walk together "to set a pace" so that she could finish before the Cinderella hour of midnight.

I almost regretted my magnanimity, for as soon as her shyness disappeared, I was absorbing a crash course in ancient history, apparently her favorite subject.

As the miles passed the history course tapered off and I suspected that my young friend was falling asleep as she walked. When we reached Cummings Bridge I was sure of it; my friend didn't answer my repeated question "Are you all right?" The last mile was a tugging match, I doing most of the pulling as she struggled painfully to finish.

About 100 yards away my "sole-mate" appealed for a last pull to the end. Puffing and panting I dragged her to the Centennial Centre, where she was swallowed up by her backers from a Valley town. Elsie Holliday, from the Membership section of this department, and a volunteer worker on the walk, got me a hot drink and I rested awhile.

I couldn't find a taxi to take me home, so I walked. After an unbroken sleep of more than 12 hours, I awoke to find my feet still felt as though they were submerged in a bucket of hot coals, but very pleased with myself nevertheless for having gone the distance.

Arthur Purvis  
Distribution Centre  
Information Services

## Carnet de route des marcheurs 1969

Le matin du 19 avril, le temps était nuageux et frais, soit un temps idéal pour les 36,000 marcheurs environ qu'on attendait au départ de la colline du Parlement, à Ottawa, pour cette marche des millions. J'étais du nombre. Dès sept heures du matin, les rues voisines de la colline étaient remplies de marcheurs de toutes classes

équipés pour entreprendre la randonnée de 40 milles. Au signal officiel du départ, la foule se mit en branle, s'acheminant à travers la ville selon un chemin tracé de manière à revenir au Centre du Centenaire, situé rue Rideau.

Je me suis mêlé à la foule, avançant d'un pas pesant jusqu'au poste de contrôle n° 6 (environ 16 milles). Je voyais autour de moi des quantités de gens qui s'arrêtaient pour prendre un peu de repos ou pour abandonner cette marche qui leur semblait interminable. Avant le poste de contrôle n° 7, je rejoignis un ancien confrère de l'école secondaire. «Comment vas-tu?» lui ai-je demandé. «Te souviens-tu du jour où tu as remporté les 100 verges?» Il parvint à murmurer: «Oui mais, cette fois, je deviens un lâcheur.»

Je n'allais pas si bien moi-même, car l'ampoule n° 1 faisait son apparition. Je sentais des douleurs à la jambe droite. Ma respiration devenait plus laborieuse. J'entendis une voix de stentor m'interpeller du bord de la route. C'était Keith Miller, le directeur du bulletin du Ministère *The Indian News*. Confortablement assis dans sa voiture, il me semblait être l'épitomé du bonheur. Il m'offrit un sandwich, que je mangiai tout en échangeant de bons propos et je continuai ma route.

Peu après, je repris mon souffle, constatant qu'il me restait assez d'énergie pour me rendre au terme de la route. C'est alors que se produisit l'étincelle! Entre le poste de contrôle n° 10 et le n° 11, soit à l'étape d'environ 27 milles, je fis la rencontre d'une étudiante d'une vingtaine d'années qui me demanda gentiment de faire route avec elle pour mieux tenir le pas et finir avant l'heure de Cendrillon.

J'ai failli regretter ma galanterie, car, après quelques minutes d'hésitation toute naturelle, elle me fit subir un cours condensé d'histoire ancienne. C'était, pour elle, un sujet captivant.

Cependant, à mesure que s'égrénaient les milles, le dynamisme de l'histoire s'amenuisait. Elle semblait manquer de souffle, tant pour la marche que pour la conversation. Au pont Cummings, j'en eus la certitude, ne recevant pas de réponse à mes questions répétées: «Comment vous sentez-vous?». Tout au cours du dernier mille, j'ai dû presque la tirer pendant qu'elle faisait un effort pathétique pour se rendre jusqu'au bout.

A cent verges du but, elle me pria de redoubler mes efforts. Geignant et pantelant, je la traînai jusqu'au Centre du Centenaire, où elle disparut parmi ses admirateurs-parrains d'une ville outaouaise. Mlle Elsie Holliday, de la Section des effectifs à notre Ministère et membre de l'équipe bénévole, m'offrit un breuvage chaud. Je me reposai quelques moments, puis je voulus me payer un retour en taxi. Peiné perdue: je dus marcher!

Après un sommeil réparateur d'au moins douze heures, je m'éveillai avec la sensation d'avoir mis les pieds dans un brasier ardent. J'avais toutefois le réconfort que procure la satisfaction d'avoir tenu jusqu'au bout.

Arthur Purvis  
Centre de distribution  
Services d'information



# Nouvelles du Personnel

## Ottawa

Jean Charron has been appointed Assistant Director (general) of the National and Historic Parks Branch. Mr. Charron was previously Chief of operations, National Parks Service. His public service career started with External Affairs in 1955. One year later he moved to the Civil Service Commission. From 1957 to 1960 he was personnel officer with the Defense Research Board. He rejoined the Civil Service Commission in 1960 and became senior planning officer for the executive category in the Bureau of Classification Revision in 1965. He was appointed special assistant to the Civil Service Commissioners later that year. From 1966 to 1967 he served as secretary of the Commission.



M. Jean Charron a été nommé directeur général adjoint de la Direction des parcs nationaux et des lieux historiques. M. Charron était auparavant chef des opérations au Service des parcs nationaux. Sa carrière à la fonction publique a commencé aux Affaires extérieures, en 1955. L'année suivante, il passe à la Commission du service civil. De 1957 à 1960, il est agent du personnel au Conseil de recherches pour la défense. Il entre de nouveau à la Commission du service civil en 1960 et devient agent supérieur de la planification dans la section exécutive du Bureau de révision de la classification, en 1965. Il est nommé adjoint spécial auprès des commissaires du service civil au cours de la même année. De 1966 à 1967, il occupe le poste de secrétaire de la Commission.

John Lowe has been appointed general manager of the Northern Canada Power Commission (NCPC), he had been Assistant General Manager. Mr. Lowe succeeds E. W. Humphrys, who has completed 20 years service as General Manager, and who has accepted the appointment of Senior Electrical Adviser in the Department of Energy, Mines and Resources.

M. John Lowe a été nommé directeur général de la Commission d'Énergie du Nord du Canada, dont il était directeur général adjoint. M. Lowe succède à M. E. W. Humphrys titulaire de ce poste depuis vingt ans et qui a accepté celui de conseiller supérieur en électricité au ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources.

## National and Historic Parks Branch

Don Harford, formerly Assistant Superintendent of Banff National Park, has been appointed Executive Assistant to the Government of Alberta, Human Resources Development Authority in Edmonton. Mr. Harford spent eight years with the Department including tours in the Minister's and Deputy Minister's offices, and the National and Historic Parks Branch.

## Direction des parcs nationaux et des lieux historiques

M. Don Harford, ancien surintendant adjoint du parc national de Banff, a été nommé adjoint exécutif auprès du gouvernement de l'Alberta, Autorité de la mise en valeur des ressources humaines, à Edmonton. M. Harford a passé huit ans au Ministère, y compris des stages aux bureaux du ministre et du sous-ministre, et à la Direction des parcs nationaux et des lieux historiques.

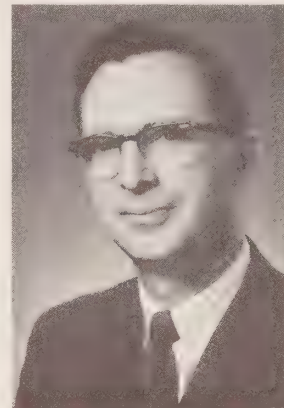


## Atlantic Regional Office

Six members of the staff from the Atlantic Region successfully completed the Storeman's Correspondence Course. They were presented with certificates, signed by the Deputy Minister. (Front, l. to r.) Joan Foster, L. H. Robinson (Regional Director), R. W. Eaton. (Back, l. to r.) Les James, Webster Creaser, Art Durant, and D. Bowers.

## Canadian Wildlife Service

Joseph E. Bryant has been appointed Director of the Eastern Region, Canadian Wildlife Service. Mr. Bryant was employed as a research biologist with the Manitoba Game Branch, and joined the C.W.S. in 1955 as a mammologist at Aklavik in the Northwest Territories. Three years later he became Superintendent of Game at Fort Smith. He rejoined C.W.S. in 1963 at Aurora, Ontario and became Supervisor of Lands in the Eastern Region in 1966.



## Service canadien de la faune

M. Joseph E. Bryant a été nommé directeur de la région de l'Est du Service canadien de la faune. M. Bryant occupait auparavant un emploi de chercheur en biologie à la Direction de la chasse du Manitoba. Il est entré au Service canadien de la faune en 1955, à titre de mammalogiste, à Aklavik (Territoires du Nord-Ouest). Trois ans plus tard, il devenait surintendant de la Chasse à Fort Smith. Il est entré de nouveau au Service canadien de la faune, à Aurora (Ontario), en 1963; il occupait en 1966 le poste de surveillant des terres de la région de l'Est.

## Région de l'Atlantique

Six membres du personnel de la région de l'Atlantique ont terminé avec succès le cours de magasinier par correspondance. Ils ont reçu leur certificat, signé par le sous-ministre. Au premier plan, de gauche à droite: Mme Joan Foster, M. L. H. Robinson, directeur régional, M. R. W. Eaton. Au second plan, de gauche à droite, MM. Les James, Webster Creaser, Art Durant et D. Bowers.





Forty six members of the Department were presented with Long Service Awards at a presentation ceremony in Ottawa last May. Several of them are seen in the foreground of this picture, taken prior to the ceremony, as they await (extreme left) the Deputy Minister's welcome; in the background are Branch Directors. Last March, 41 staff members received Long Service Awards. The names of those receiving long service recognition at the May reception are noted below:

Durant une cérémonie qui a eu lieu en mai dernier à Ottawa, quarante-six employés du Ministère ont reçu un certificat d'ancienneté. Un certain nombre d'entre eux apparaissent à l'avant-plan de cette photo, prise avant la cérémonie, pendant qu'ils attendent (extrême gauche) les félicitations du sous-ministre; à l'arrière-plan on voit les chefs des diverses Directions. En mars dernier, 41 employés ont reçu des certificats d'ancienneté. Tous ceux qui ont reçu cette récompense en mai sont mentionnés ci-après:

## *Deputy Minister's Office* *Bureau du sous-ministre*

J. H. Gordon

## *Financial and Management Adviser's Office* *Bureau du conseiller financier et administratif*

Lionel P. Cockrell

## *Conservation Programme* *Programme de conservation*

J. I. Nicol  
Marion E. Minaker  
Gordon O. D. Clark  
R. Gordon Elliott  
George R. Mudd

## *Social Affairs Programme* *Programme des affaires sociales*

W. E. F. Shepherd  
Lawrence C. Hunter  
Irene T. Hoff  
Betty P. Presley  
Joseph Davies  
Frederick L. Duncan  
Wilfred Richer  
Georges A. Monfils  
Kenneth L. Balderston  
E. Beth Johnston  
William J. McGuire  
F. O. Edgar Gilroy  
George A. Davis  
Joseph E. L. Lévesque  
Antoine A. Goulet  
Michael F. Track  
Luella R. Johnson  
Garnett G. Moore  
Leonard L. Brown  
F. L. Short  
Roy Ramsden

## *Economic Development Programme* *Programme d'expansion économique*

G. Norman Emery  
Albert F. Cameron  
J. P. Raoul Boyer  
J. Raichman  
B. Choquette  
Joseph Burke  
John D. Dines  
Olin J. Harris  
Ethel M. Helman  
Stephen Homulos  
John G. Murphy  
Leonard J. Smart  
D. P. Crozier  
D. A. P. Davidson  
H. J. Mitchell  
J. Madore  
Roberta E. Baird  
Mable E. Gordon





Suggestion Award Winners: John A. MacDonald, Deputy Minister, is shown presenting suggestion award certificates and cheques to two headquarters employees. R. Stuart Cochrane, (*left*) Departmental Secretariat, and Gilles Henry, (*below*) Classification and Compensation Division, won awards for ideas which increase efficiency and improve economy in the Public Service. Mr. Cochrane's suggestion, coloured "In" and "Out" arrow symbols for desk trays, won him \$225. The symbols identify the purpose of mail trays and are quickly recognizable in any language. Gilles Henry won \$20 for a safety suggestion; bright yellow stripes on the entrance door to the Centennial Tower basement parking area. He had noted that, even with a spotlight, the flat black paint on the door made it difficult to see the entrance. Mr. Henry was also the winner of the November Suggestion Award Participation Contest. He received a camp stove and a pen and pencil set.

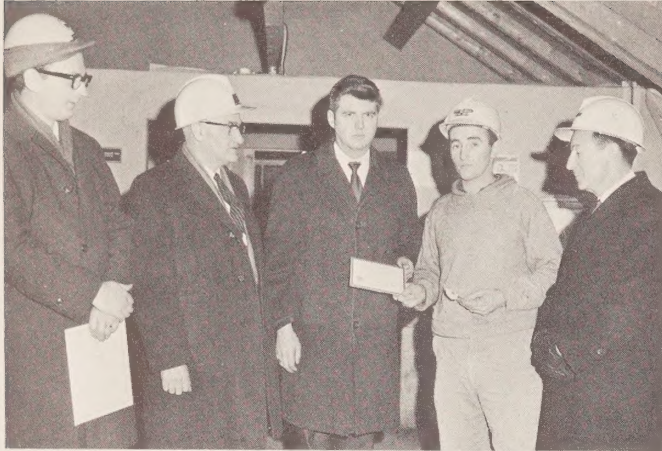
Récipiendaires de primes à l'initiative: La photo nous montre le sous-ministre, John A. MacDonald, présentant des certificats de prime à l'initiative et le chèque qui les accompagne à deux employés, M. R. Stuart Cochrane (ci-dessus), du secrétariat du Ministère, et M. Gilles Henry (à gauche), de la Division de la classification et des indemnités. Tous deux ont mérité une prime pour avoir proposé des mesures permettant de réaliser une économie, tout en augmentant l'efficacité dans la Fonction publique. La proposition de M. Cochrane (flèches en couleur apposées sur les corbeilles d'arrivée et de départ) lui a valu \$225. D'interprétation facile, ces symboles éliminent la nécessité de tenir compte de plusieurs langues. M. Gilles Henry a reçu \$20 pour une suggestion qui contribuera à augmenter la sécurité des employés: des bandes jaunes très voyantes sur la porte d'entrée du stationnement intérieur de la Tour du Centenaire. M. Henry avait remarqué que, même sous les feux d'une voiture, l'accès aux sous-sols présente un danger, du fait que la porte est peinte en noir. Il a aussi remporté le concours de participation au programme de primes à l'initiative du mois de novembre, ce qui lui a valu un poêle de camping et une ensemble plume-crayon.





## Wise Owl Award

## Remise d'un «Wise Owl Award»

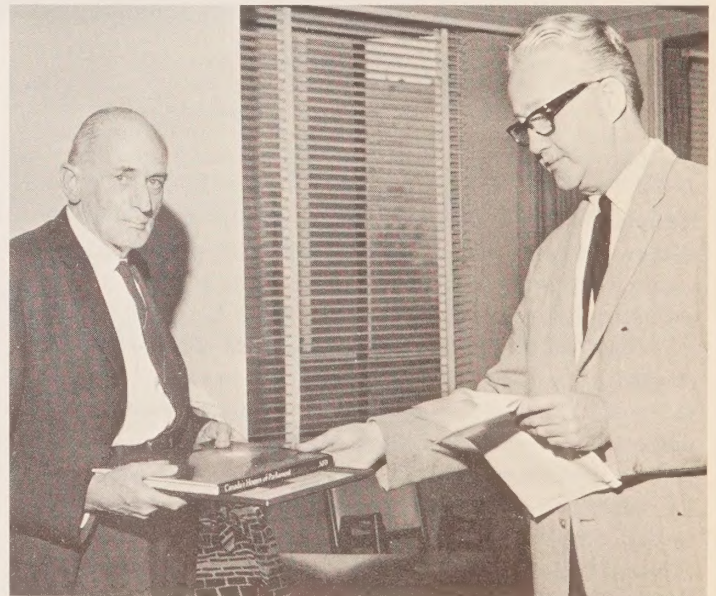


Wise Owl Award: Phillip Lawrence (*second right*), a stone mason at the Fortress of Louisbourg, is receiving a "Wise Owl Award" from Keith Dillon (*centre*), Canadian National Institute for the Blind. The award is given to employees of the Department who have safeguarded their eyes from serious injury by wearing eye protection on the job. Mr. Lawrence was pouring hot lead into a cut-stone joint when rain moisture caused the hot lead to splutter and explode, completely covering the lenses of his safety glasses. Wearing safety glasses saved his eyes. (*Left*) Reginald Glencross received the Wise Owl Club Charter from W. Myers (*right*), General Manager, Nova Scotia Accident Prevention Association. (*Second left*) A. Gillis, Nova Scotia Accident Prevention Association, attended the ceremony.

### Remise d'un «Wise Owl Award»

M. Phillip Lawrence (deuxième, à droite), maçon de la forteresse de Louisbourg, reçoit un «Wise Owl Award» des mains de M. Keith Dillon (au centre) de l'Institut national canadien des aveugles. Cette récompense est décernée aux employés du Ministère qui ont protégé leurs yeux contre les blessures graves en portant des lunettes de protection durant leur travail. M. Lawrence coulait du plomb fondu dans un joint de pierres quand des infiltrations d'eau de pluie provoquèrent une projection de plomb brûlant qui recouvrit les verres de ses lunettes de protection. Ces dernières lui ont sauvé les yeux. (À gauche) M. Reginald Glencross reçoit le certificat du «Wise Owl Club» des mains de M. W. Myers (à droite), directeur général de l'Association de la prévention des accidents de la Nouvelle-Écosse. (Deuxième, à gauche) M. A. Gillis, de la même Association, prend part à la cérémonie.

**Ed Johnson Retires:** Many friends and co-workers assembled in the lounge of Centennial Tower May 9, to honor Edward (Ed) Johnson, Supervisor of Territorial Lands, on his retirement after 22 years service with the Department. Following introductory remarks by Digby Hunt, Director, Northern Economic Development Branch, the Deputy Minister gave a résumé of Ed's accomplishments during the period when the administration of Land was changing procedures. It was largely through Ed's efforts that the implementation of the Glassco Commission's procedure recommendations, for Crown Lands in northern Canada, was successful. Previously, this process took 16 weeks. Under the streamlined administration the entire operation is completed in a few days, saving 80 per cent administrative costs. Mr. Johnson is also the author of the Land Manual used as a policy directive by field officers and property management administrators of the Territorial Governments. Ed was presented with a pin and a plaque recognizing 25 years in government employ, and a portable television set. Mrs. Winnifred Johnson received a bouquet of roses.



### M. Johnson prend sa retraite

Plusieurs amis et collègues se sont réunis, le 9 mai, au petit salon de la Tour du Centenaire pour fêter M. Edward (Ed) Johnson surveillant des terres septentrionales, qui vient de prendre sa retraite après 22 ans de service dans le Ministère. Après une courte allocution de M. Digby Hunt, chef de la Direction du développement économique du Nord, le sous-ministre fit un bref exposé sur les réalisations de Ed à l'époque où l'on adoptait de nouvelles procédures pour l'administration des terres. C'est surtout aux efforts de Ed qu'il faut attribuer le succès de la mise en œuvre des recommandations de la Commission Glassco relativement aux terres de la Couronne dans le Nord canadien. Auparavant, ces opérations demandaient 16 semaines, tandis qu'avec la nouvelle administration réorganisée, il suffit de quelques jours, et l'on élimine ainsi 80 p. 100 des frais d'administration. M. Johnson est aussi l'auteur du Manuel des Terres, qui sert de directive aux fonctionnaires sur place et aux administrateurs des propriétés des gouvernements territoriaux. Ed a reçu en souvenir une épingle et une plaque marquant ses 25 ans au service du gouvernement, ainsi qu'un appareil de télévision portatif Mme Winifred Johnson a reçu un bouquet de roses.



# Pages from the Polar Past



*"July 14, 1789. It blew very hard from the North-West since the preceding evening. Having sat up till three in the morning, I slept longer than usual; but about eight one of my men saw a great many animals in the water, which he at first supposed to be pieces of ice. About nine, however, I was awakened to resolve the doubts which had taken place respecting this extraordinary appearance. I immediately perceived that they were whales; and having ordered the canoe to be prepared, we embarked in pursuit of them.*

*It was, indeed, a very wild and unreflecting enterprise, and it was a very fortunate circumstance that we failed in our attempt to overtake them, as a stroke from the tail of one of these enormous fish would have dashed the canoe to pieces. We may, perhaps, have been indebted to the foggy weather for our safety, as it prevented us from continuing our pursuit.*

*Our guide informed us that they are the same kind of fish which are the principal food of the Esquimaux and they were frequently seen as large as our canoe. The part of them which appeared above the water was altogether white, and they were much larger than the largest porpoise. . . ."*

*"At eight we encamped on the Eastern end of the island, which I had named the Whale Island. It is about seven leagues in length, East and West by compass; but not more than half a mile in breadth. We saw several red foxes, one of which was killed. There were also five or six very old huts on the point where we had taken our station. The nets were now set, and one of them in five fathom water, the current setting North-East by compass.*

*This morning I ordered a post to be erected close to our tents, on which I engraved the latitude of the place, my own name, the number of persons which I had with me, and the time we remained there. . . ."*

This was Alexander Mackenzie writing about his historic canoe trip to the Arctic coast. Exactly 180 years ago he and his party were at Whale Island at the mouth of the Mackenzie River. Recent evidence, based on aerial photographs, indicates that the Whale Island Alexander Mackenzie camped on in Mackenzie Bay is Garry Island, named by Sir John Franklin on his Second Polar Expedition of 1825-27. Before him

stretched the Arctic Ocean, a "lake covered with ice . . . and no land ahead" as he describes it. (*Voyages from Montreal to the Frozen and Pacific Oceans*, London 1801)

He had followed a river which he thought would lead him to the Pacific, and because it did not bring him to that destination, he called it *River Disappointment*. Men of the fur trade later named it after this great Nor-Wester who had travelled and explored its length. Today we know this river (which is second only to the Mississippi among North American rivers in both length and size of basin) as the Mackenzie.

Setting out from Fort Chipewyan on Lake Athabaska, June 3, 1789, Mackenzie and his party with three large birch-bark canoes descended the Slave River to Great Slave Lake. On June 29 finding the entrance to a great river they followed it to the northern ocean. The return trip proved more difficult; Fort Chipewyan was reached on September 12 after a journey of some 3,000 miles in 102 days—one of the most remarkable journeys in North American exploration.

Although to Mackenzie the voyage may have appeared a failure in its main aspect—seeking the last link in the overland North West Passage and water route to the western sea—nevertheless his exploration brought back a wealth of new and valuable information about a vast part of the Northwest Territories. He had also demonstrated the navigability of 1,500 miles of one of the greatest waterways in the world. His journey opened up new territory to the fur trade. Posts were established along this water route and a rich harvest of furs was brought south annually for many years, hooking up with the chain of rivers, lakes and portages to Montreal, en route to European markets. Possibly more important, in view of today's excitement about northern oil developments, his venture gave some of the first indications of minerals, coal, and petroleum in the Mackenzie Valley.

By historical coincidence, on that July 14 day of 1789, as Mackenzie and his party watched the white whales cavorting, a stirring and fateful event was taking place in far away Paris. An angry and uncontrollable mob stormed the Bastille and the French Revolution was underway.

A. Stevenson  
*Administrator of the Arctic*



